

**EVERSON ANTONIO CALEFF RAMOS**

**TRANSPORTE COLETIVO E EXPANSÃO URBANA: *DO BONDE A MULA À*  
*TRACÇÃO ELÉCTRICA*; CURITIBA, 1887 a 1913**

Dissertação apresentada como requisito parcial à  
obtenção do grau de Mestre em História, Curso  
de Pós-graduação em História – Setor de  
Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade  
Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Magnus Roberto de Mello  
Pereira.

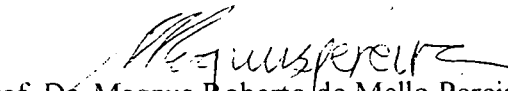
**CURITIBA**  
**2002**




UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ  
SETOR DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES  
COORDENAÇÃO DOS CURSOS DE PÓS GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA  
Rua General Carneiro, 460 6º andar fone 360-5086 FAX 264-2791

- **Ata da sessão pública de arguição de dissertação para obtenção do grau de Mestre em História.** Aos trinta dias do mês de agosto de dois mil e dois, às nove e trinta horas, na sala 612, do Edifício D. Pedro I, no Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal do Paraná, foram instalados os trabalhos de arguição do candidato **Everson Antonio Caleff Ramos** em relação a sua dissertação intitulada **“Transporte Coletivo e Expansão Urbana: Do bonde a mula à tracção eléctrica: Curitiba 1887-1913”**. A Banca Examinadora, designada pelo Colegiado dos Cursos de Pós-Graduação em História, está constituída pelos seguintes professores: Dr. Magnus Roberto de Mello Pereira (UFPR - orientador), Dr. Antonio Cesar de Almeida Santos (UFPR) e Dr. Cláudio Luiz Denipoti (UTP), sob a presidência do primeiro. A sessão teve início com a exposição oral do candidato sobre o estudo desenvolvido, tendo o presidente dos trabalhos concedido a palavra, em seguida, a cada um dos Examinadores para suas respectivas arguições. Em seguida o candidato apresentou sua defesa. Na sequência, o senhor presidente retomou a palavra para as considerações finais. A seguir a banca examinadora reuniu-se sigilosamente, decidindo-se pela ~~aprovação~~..... do candidato, atribuindo-lhe o conceito final “~~A~~...”. Em seguida o Presidente dos trabalhos declarou ~~aprovação~~.....o candidato que recebeu o título de **Mestre em História**. Nada mais havendo a tratar o senhor presidente deu por encerrada a sessão, da qual eu, Luci Moreira Baena, secretária, lavrei a presente Ata que vai assinada por mim e pelos membros da Comissão Examinadora.

  
Luci Moreira Baena

  
Prof. Dr. Magnus Roberto de Mello Pereira

  
Prof. Dr. Antonio Cesar de Almeida Santos

  
Prof. Dr. Cláudio Luiz Denipoti



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ  
SETOR DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES  
COORDENAÇÃO DOS CURSOS DE PÓS GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA  
Rua General Carneiro, 460 6º andar fone 360-5086 FAX 264-2791

## PARECER

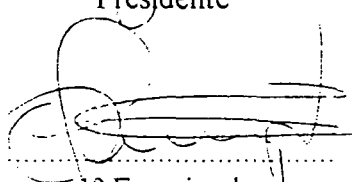
Os Membros da Comissão Examinadora designados pelo Colegiado dos Cursos de Pós-Graduação em História para realizar a arguição da Dissertação do candidato Everson Antonio Caleff Ramos, sob o título "Transporte Coletivo e Expansão Urbana: Do bonde a mula à traccão eléctrica; Curitiba 1887-1913", para obtenção do grau de **Mestre em História**, após haver realizado a atribuição de notas, são de Parecer pela aprovação com conceito "A", sendo-lhe conferidos os créditos previstos na regulamentação dos Cursos de Pós-Graduação em História, completando assim todos os requisitos necessários para receber o grau de **Mestre**.

Curitiba, 30 de agosto de 2002.

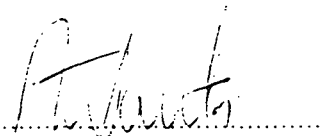
Prof. Dr. \_\_\_\_\_

  
Presidente

Prof.<sup>a</sup> Dr. \_\_\_\_\_

  
1º Examinador

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

  
2º Examinador

*O bonde foi, até certo ponto, a salvação da cidade. Foi o grande instrumento do seu progresso material. Foi ele que dilatou a zona urbana, que arejou a cidade, desaglomerando a população, que tornou possível a moradia fora da região central. O bonde foi – é preciso dizê-lo – uma instituição providencial. Se não existisse, era preciso inventá-lo.*

Rui Barbosa



Dedico esta Dissertação à Giovana, minha esposa, por ter me aturado e me ajudado durante todos estes anos de pesquisa. Sem a sua contribuição e paciência este trabalho nunca teria se realizado. Perpétua gratidão.

## AGRADECIMENTOS

É muito difícil ao historiador se desvincular do tempo, da cronologia. Gostaria, portanto, de agradecer primeiramente à Prof<sup>ra</sup>. Maria Luiza Andreazza, pessoa de leitura crítica e rigorosa, que acompanhou os passos iniciais deste trabalho, ainda no Curso de Graduação, e cujas observações e advertências foram de muita ajuda. Sou grato, também, às pessoas que trabalham em diversas repartições públicas e particulares, especialmente aos funcionários e funcionárias da Casa da Memória e da Seção Paranaense da Biblioteca Pública do Paraná; à Adriana e ao Hélio, do Primeiro Tabelionato Giovanetti, a presteza e a paciência de vocês me causaram espécie; ao Airton e à Rita, da Seção de Tombamento da Prefeitura de Curitiba, que disponibilizaram preciosos documentos à execução desta pesquisa; a todos os colegas que, de uma forma ou de outra, deram sugestões, palpites, opiniões e fizeram valiosas críticas. Às professoras Ana Maria e Etelvina, pelo apoio e incentivo. À Luci, pela delicadeza, simpatia, presteza, disposição e, sobretudo, pela sua paciência. Aos Professores Antonio César de Almeida Santos e Magnus Roberto de Mello Pereira, pela leitura precisa dos meus textos, pelas críticas tão rigorosas quanto construtivas. Se este trabalho tiver algum mérito, foi devido às suas intervenções.

A todos vocês, sem os quais esta pesquisa nunca teria se concretizado, os meus mais sinceros e eternos agradecimentos.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1	- PLANTA DE CURITIBA EM 1857.....	14
FIGURA 2	- PRÉDIO DA CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA.....	20
FIGURA 3	- AÇÃO DA EMPRESA DE BONDES CURITYBANA.....	36
FIGURA 4	- ESTAÇÃO CENTRAL DA EMPRESA DE BONDES – 1906.....	39
FIGURA 5	ENGENHO DE MATE NO BATEL, COM BONDES REPLETOS DE - BARRICAS.....	46
TABELA 1	- TABELA DE PREÇOS NOS BONDES DE CARGAS.....	49
FIGURA 6	- FOTO ATRIBUIDA AO DIA DA INAUGURAÇÃO DOS BONDES...	50
FIGURA 7	- “LIMPA TRILHOS” – MEDIDA CONTRA O VANDALISMO.....	56
FIGURA 8	- VISTA PANORÂMICA DA RUA XV DE NOVEMBRO – 1912.....	58
FIGURA 9	- BONDE NA RUA RIACHUELO – 1906.....	62
FIGURA 10	- GUARDA DE TRÂNSITO NA RUA XV DE NOVEMBRO – 1911.....	64
FIGURA 11	- BONDE NA ESQUINA DA RUA DA LIBERDADE COM A IMPERATRIZ.....	82
MAPA 1	- PLANTA DE CURITIBA: TERRENOS AFORADOS E IMÓVEIS ANUNCIADOS PARA VENDA E ALUGUEL.....	96
FIGURA 12	- LOCALIZAÇÃO DA PRIMEIRA LINHA DE BONDES: 1887.....	97
FIGURA 13	- CONTRATOS DE COMPRA E VENDA DE IMÓVEIS 1882-1913.....	98
FIGURA 14	- DISTRIBUIÇÃO DOS IMÓVEIS NEGOCIADOS POR ANO.....	99
TABELA 2	- VARIAÇÃO NO VALOR DOS IMÓVEIS, POR RUA.....	102
MAPA 2	- PLANTA DE CURITIBA – 1915.....	109
MAPA 3	- PLANTA DE CUIRITIBA – 1915 (DESTAQUE PARA O QUADRO URBANO).....	110
MAPA 4	- PLANTA DE CURITIBA – 1927.....	114
FIGURA 15	- TRANSEUNTES OBSERVANDO A PASSAGEM DO BONDE ELÉTRICO - 1913.....	123
FIGURA 16	- ENCONTRO DO BONDE A MULA COM O BONDE ELÉTRICO – 1913.....	127

FIGURA 17 - ÚLTIMO BONDE ELÉTRICO – 1952.....	135
FIGURA 18 - BONDE A MULA EM PARANAGUÁ.....	140
ANEXO 2 - BONDES CARREGANDO ERVA MATE.....	143

## SUMÁRIO

<b>LISTA DE ILUSTRAÇÕES.....</b>	<b>VI</b>
<b>APRESENTAÇÃO.....</b>	<b>I</b>
<b>1. A FOLHA DE OURO E A TRANSFORMAÇÃO URBANA DE CURITIBA....</b>	<b>12</b>
<b>2. CURITYBANA - EMPREZA DE BONDS.....</b>	<b>31</b>
<i>Dia de Galas.....</i>	<i>47</i>
<i>Planos inconfessáveis.....</i>	<i>52</i>
<i>Hábitos de arraial e os espiritos malévolos e atrasados.....</i>	<i>55</i>
<i>Imprudencia e Accidente.....</i>	<i>63</i>
<i>A espera do bond.....</i>	<i>68</i>
<i>Criterioso e racional.....</i>	<i>74</i>
<i>Antiquaria e deficiente.....</i>	<i>81</i>
<b>3. OS BONDES INVADEM OS ARRABALDES.....</b>	<b>86</b>
<i>Dividindo em lotes os terrenos.....</i>	<i>89</i>
<i>É a ganância sem par.....</i>	<i>103</i>
<i>Atuação dos sócios da Curitybana no mercado imobiliário.....</i>	<i>111</i>
<b>4. DA TRAÇÃO ANIMAL AO MUITO CONVENIENTE MOTOR ELECTRICO.....</b>	<b>115</b>
<i>Bonds electricos.....</i>	<i>122</i>
<i>O perigo amarelo e a guerra a raça cavalar.....</i>	<i>128</i>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>136</b>
<b>ANEXO 1- RUAS, PRAÇAS E LARGOS QUE TIVERAM OS SEUS NOMES ALTERADOS.....</b>	<b>141</b>
<b>ANEXO 2 – PROPAGANDA DE ENGENHO DE MATE.....</b>	<b>143</b>
<b>ANEXO 3 – LISTA DE ACIONISTAS DA CURITYBANA.....</b>	<b>144</b>
<b>ANEXO 4 – CARTAS DE FOROS.....</b>	<b>146</b>
<b>ANEXO 5 – ESCRITURA DE COMPRA E VENDA DA CURITYBANA.....</b>	<b>150</b>
<b>ANEXO 6 – ESCRITURA DE VENDA DA CURITYBANA.....</b>	<b>155</b>
<b>FONTES.....</b>	<b>161</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>162</b>

## APRESENTAÇÃO

Com a Revolução Industrial, as cidades contemporâneas passaram por um acelerado processo de transformações, especialmente durante o século XIX. Até o século XVIII, as atividades produtivas eram realizadas em diversas unidades domésticas, pulverizadas em locais bastante dispersos. Este sistema, pela sua natureza, não teve um impacto muito significativo sobre as cidades. Com o advento das fábricas, ao contrário, o local de trabalho passou a concentrar-se em espaços físicos bem específicos, nos quais os operários estavam constantemente sob o olhar atento e vigilante do contramestre ou do patrão. A concentração dos trabalhadores em fábricas, seja pela necessidade de fiscalizar e disciplinar os operários, visando sempre maximizar os lucros dos capitalistas e manter um controle restrito sobre todo o processo produtivo, seja pela evolução tecnológica, com a invenção das máquinas de tecelagem – primeiro aquelas movidas a energia hidráulica depois a vapor – tudo isso impôs mudanças significativas às cidades européias que, a partir de então, passaram a crescer num ritmo sem precedentes.<sup>1</sup>

As atividades econômicas desenvolvidas pela indústria impuseram uma série de exigências ao espaço urbano, como loteamentos, abastecimento de água, canalização de esgotos, dinamização do comércio, serviços de saúde, calçamento de ruas, iluminação pública e uma demanda crescente por meios de transporte rápidos e eficientes, tanto para trabalhadores quanto para mercadorias.

Entretanto, os sistemas de transporte que foram implementados para diminuir o tempo de deslocamento de um ponto a outro dentro das cidades, acabaram provocando um efeito

---

<sup>1</sup> Sobre a necessidade de reunir os trabalhadores em fábricas ver: MARGLIN, Stephen A. *Origem e funções do parcelamento de tarefas; para que servem os padrões?* In. \_\_\_\_\_ GORZ, André (org.) *Crítica da divisão do trabalho*. São Paulo : Martins fontes, 1980, p. 37-77.

contrário, já que a malha urbana foi-se dilatando proporcionalmente ao alcance e à eficiência dos novos meios de locomoção. “Os transportes rápidos, em vez de reduzir o tempo exigido para se chegar ao lugar de trabalho, continuaram a aumentar a distância e o custo, sem qualquer ganho em tempo”<sup>2</sup>. Se, em dado momento, o transporte rápido contribuiu para a expansão horizontal da cidade, fazendo do horizonte o limite, em outro período, o elevador e as novas técnicas de construção civil provocaram a sua expansão vertical, na qual o céu é o limite. É possível, por exemplo, recorrendo-se ao elevador e às técnicas inovadoras de construção, abrigar cerca de 40 famílias em apenas 800 m<sup>2</sup> de terreno. Sem a utilização destes recursos seriam necessários pelo menos 10.000 m<sup>2</sup> para o mesmo número de pessoas.<sup>3</sup> Atualmente, a combinação destes dois métodos de expansão, horizontal e vertical, resultou, em um sem número de cidades, num adensamento populacional sem precedentes. Atualmente, o tráfego rastejante, que se move lenta e morosamente nas grandes cidades, à metade da velocidade dos veículos tracionados por animais, lá no século XIX, é um resultado direto da densidade urbana e humana proporcionada pelo transporte de massa, pelo automóvel e pelo elevador.<sup>4</sup> A velocidade média do transporte coletivo na cidade de São Paulo, por exemplo, é de apenas 14 quilômetros por hora; quando chove, tudo pára. O custo dos congestionamentos em Bangcoc, São Paulo e Seul, considerando atrasos e combustível, é de 978 milhões de dólares por ano. Só em Bangcoc, na Tailândia, as pessoas perdem o equivalente a 44 dias por ano presas em congestionamentos de trânsito.<sup>5</sup> Edward Glaeser, professor da Universidade de Harvard e especialista em megacidades, aponta o congestionamento como sendo um dos três maiores problemas das grandes metrópoles (os outros dois seriam a poluição e a violência). A

---

<sup>2</sup> MUMFORD, Lewis. **A cidade na História**. vol. 2. Belo Horizonte: Itatiaia. 1965. p. 547.

<sup>3</sup> GALVÃO, Nelson. Programa *Memória Paranaense*. Rádio CBN, 12 de Set. 1999.

<sup>4</sup> MUMFORD, op. cit. p. 547.

<sup>5</sup> SIMONETTI, Eliana. **Favelões urbanos**. Revista Veja. Ano 32, nº 30, de 28 de jul. 1999. p. 70 - 81.

solução, segundo Glaeser, estaria no investimento maciço em transporte público, fazendo com que as pessoas optem por este, em detrimento do veículo particular.<sup>6</sup>

De acordo com BENEVOLO, é em função das novas redes de transporte e do movimento comercial sempre em expansão que convém interpretar o crescimento sem precedente de algumas cidades. As que mais cresceram foram aquelas para as quais convergiam as vias comerciais e onde se concentravam as alavancas financeiras e administrativas das economias ascendentes.<sup>7</sup>

Grande parte do caos urbano verificado durante o século XIX, nas cidades industriais e comerciais da Europa e dos Estados Unidos, pode ser atribuído à ganância, avarice e avareza dos especuladores imobiliários. O lucro máximo vinha dos aluguéis de casas e alojamentos destinados às pessoas de baixa renda e não dos imóveis mais caros. Em algumas partes de Londres, Nova York e Paris, antes da metade do Século XIX, era possível afirmar que quanto pior a moradia mais elevada era a renda total da propriedade. O único limite a esse “feliz” meio de tirar proveito das necessidades dos miseráveis trabalhadores apareceu quando o alto custo do crime, do vício, das doenças e epidemias nos cortiços começou a se refletir nos impostos, que foram elevados para cobrir os gastos sociais, redundando em diminuição dos lucros advindos dos aluguéis.<sup>8</sup>

A transformação de casas antigas mais cômodas em moradias coletivas e apinhadas, onde toda uma família – ou, muitas vezes, mais que uma família, – podia ser amontoada num só aposento, não era suficiente para acomodar a crescente população das cidades mais prósperas. Era necessário construir novos bairros, que desde o princípio aceitassem aquelas condições deprimidas como padrão.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> Idem, p. 87.

<sup>7</sup> BENEVOLO, Leonardo. **As origens da urbanística moderna**. Lisboa : Editorial Presença. 1981. p. 20.

<sup>8</sup> MUMFORD. op. cit. p. 531.

<sup>9</sup> Ibid. p. 532.



Para cobrir o déficit habitacional, foi necessário abrir loteamentos em locais que até então não eram habitados. Áreas periféricas aos centros urbanos foram logo englobadas a ele. A exploração de terrenos mais distantes do centro da cidade só foi possível com a utilização de meios de transporte rápidos e eficientes, capazes de integrar os diversos pontos da urbe. Muitas vezes, a implantação do transporte de massa ocorreu segundo os mesmos cânones de lucro especulativo que governavam o resto da cidade, pois “a especulação do tráfego e a especulação da terra faziam jogo combinado, muitas vezes na pessoa do mesmo empreendedor.”<sup>10</sup>

O crescimento urbano desordenado e a conseqüente demanda por meios de transporte adequados, ambos alavancados segundo os preceitos da economia de mercado, teve o seu preço. Os resultados foram, e ainda continuam a ser, desagradáveis à convivência humana. A cidade tornou-se uma sagaz destruidora da paisagem natural. Tudo em favor da dilatação urbana e do trânsito rápido.

A lei do crescimento urbano, ditada pela economia capitalista, significou a inexorável destruição de todas as características naturais que deleitam e fortificam a alma humana em suas atividades diárias. Os rios eram transformados em esgotos. [...] As zonas portuárias podiam ser tomadas inacessíveis para o transeunte, árvores antigas podiam ser sacrificadas e edifícios veneráveis postos abaixo em favor da velocidade do tráfego.<sup>11</sup>

De nada adiantou destinar áreas cada vez maiores à construção de avenidas, viadutos, túneis e vias expressas, visando sempre a rápida circulação de pessoas e mercadorias, pois, como foi dito anteriormente, em muitas cidades, o tráfego rasteja morosamente numa velocidade inferior aos pesados carroções medievais.

Para a classe trabalhadora, sempre sujeita à avareza dos especuladores imobiliários, o crescimento desordenado das cidades européias teve conseqüências sociais dramáticas. Enquanto a burguesia londrina se reunia nos ambientes luxuosos e requintados de Badford

---

<sup>10</sup> Ibid. p. 547.

Place e de Russel Square, os miseráveis e decadentes bairros orientais cresciam compactos, insalubres, doentes... A sua extensão e os seus inconvenientes higiênicos puseram em crise toda a cidade; foi necessário conceber uma nova metodologia para enfrentar os problemas urbanos. As carências de saneamento, relativamente contornáveis no meio rural, tornaram-se insuportáveis na cidade, tanto pela contigüidade quanto pelo número muitíssimo alto de novas habitações.<sup>12</sup>

Enquanto cada casa tinha muito espaço à sua volta [no meio rural], os dejectos líquidos e sólidos podiam ser eliminados com facilidade. [...] O adensamento e a extensão sem precedentes dos bairros operários tornam quase impossível o escoamento dos detritos; ao longo das ruas correm os regos dos esgotos a descoberto, e qualquer recanto afastado está cheio de amontoados de imundícies. Nos mesmíssimos espaços, promiscuamente, circulam os carros e os peões, vagueiam os animais, brincam as crianças.<sup>13</sup>

Na era do automóvel particular, em detrimento do transporte público, o aumento populacional nas cidades tem conseqüências ainda mais desastrosas, levando à construção de ruas e avenidas cada vez mais largas, vias expressas, viadutos, além dos locais destinados aos estacionamento; tudo isso em prejuízo das praças, espaços naturais, áreas arborizadas e locais para lazer, isto é, ambientes mais agradáveis ao convívio humano.

Está chegando a época, em muitas cidades, em que haverá todas as facilidades para deslocamento dentro da cidade e nenhuma possível razão para se ir lá. Ainda agora, o ar pestilento e venenoso, as acanhadas habitações com duzentos ou trezentos moradores por hectare, a desmoralizada vida social, fervilhando de violência e crime, têm provocado um êxodo generalizado das áreas centrais da cidade.<sup>14</sup>

No Brasil, já há algum tempo se verifica processo semelhante. As pessoas estão se isolando com suas famílias em zonas afastadas, nos condomínios fechados; abastecidos com lojas, escolas, supermercados, heliporto e redes de comunicação, que, além de oferecerem um

---

<sup>12</sup> Ibid. p. 542.

<sup>13</sup> BENEVOLO, op. cit. p. 25. Só na Grande São Paulo, por exemplo, existem atualmente, segundo estimativas, dez ratos para cada um dos seus quase 18 milhões de habitantes. SIMONETTI, op. cit. p. 71.

<sup>14</sup> BENEVOLO, op. cit. p. 35.

<sup>15</sup> MUMFORD, op. cit., p. 548.

contato com o mundo, possibilitam ao usuário fazer compras, de produtos e serviços, sem sair da sua residência. Cada vez mais a cidade oferece menos atrativos.

Maurício de A. ABREU, que fez um estudo abordando as influências dos sistemas de transporte público na dilatação urbana do Rio de Janeiro desde o período Imperial, afirma que o bonde a burro e o trem a vapor foram os grandes impulsionadores do crescimento físico daquela cidade.

Dada a importância dos transportes coletivos na expansão da cidade e na conseqüente transformação de sua forma urbana, é necessário, pois, que se analise a evolução urbana do Rio de Janeiro no século XIX em dois períodos distintos, ou seja, a fase anterior ao aparecimento dos bondes e trens, e o período que lhe é posterior.<sup>15</sup>

A classe trabalhadora, livres ou libertos, devido às dificuldades de mobilidade e a necessidade de se estabelecer próximo ao local de trabalho, instalava-se nos cortiços, habitações coletivas, decadentes e insalubres, que, por suas características, constituíam-se em campo fértil para a proliferação de doenças epidemiológicas, como a febre amarela, que se abatia sobre o Rio de Janeiro quase que anualmente.<sup>16</sup> Porém, esta tendência ao adensamento populacional no centro da cidade foi amenizada com o emprego dos primeiros sistemas de transporte público, pelo menos para quem podia arcar com os custos das passagens. Novos loteamentos foram abertos em zonas até então pouco procuradas para o estabelecimento de moradias. Dessa forma, os bondes tiveram uma influência direta sobre o padrão de ocupação de grande parte daquela cidade.

Bons prédios de apurado gosto, têm sido, de 1870 para cá, construídos nas ruas servidas pelos bondes das Companhias de São Cristóvão e Vila Isabel, dando novo aspecto à freguesia que, antes daquela data, só possuía casas de recreio e de campo, nas terras das

---

<sup>15</sup> ABREU, Maurício de A. **Evolução urbana do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro : INPLARIO/ZAHAR, 1987. P. 37.

<sup>16</sup> Ibid. p. 42.

fazendas e sítios, em que foram abertos os logradouros públicos que hoje vão ter à Tijuca, ao Andaraí e Vila Isabel.<sup>17</sup>

No Rio de Janeiro, assim como na Europa, a especulação imobiliária e a exploração do transporte eram aliados potentes na obtenção do lucro rápido, fácil e garantido. O capital nacional, majoritariamente proveniente da aristocracia cafeeira, dos comerciantes e dos financistas, passou a ser investido em escala crescente nos imóveis das áreas atendidas pelas linhas de bondes.

Confirmando a tendência expansionista do capital europeu e norte-americano, no século XIX, para as regiões periféricas do globo, no caso do Rio de Janeiro, este era responsável pela provisão de infra-estrutura urbana, além de controlar as decisões sobre as áreas que seriam servidas por linhas de bondes. Já em 1868, a empresa americana *Botanical Garden Railroad Company* conseguia o que pode ser considerada a primeira concessão para exploração do serviço de transporte público na capital do Império. A partir daí várias outras companhias, nacionais e estrangeiras, multiplicaram-se.<sup>18</sup>

O trabalho de ABREU indica que novos loteamentos foram aparecendo nas proximidades das áreas atendidas pelas linhas de bondes. Ou seja, considerando-se as afirmações de ABREU e os estudos desenvolvidos por MUMFORD, temos evidências que apontam para uma aceleração e um direcionamento do crescimento urbano em função da implantação de serviços de transporte de massa.

O modelo de expansão das cidades, cuja motriz principal, *grosso modo*, foi a Revolução Industrial, e que vale para grande parte da Europa e América do Norte, não pode ser aplicado na íntegra em Curitiba. Entretanto, na capital paranaense ocorreu um processo

---

<sup>17</sup> NORONHA SANTOS, Francisco Agenor. **Meios de transporte no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Commercio, 1934. vol. 1. p. 86. Apud. ABREU. op. cit. p. 45.

<sup>18</sup> ABREU, op. cit., p. 43-44.

semelhante, salvaguardando as dimensões de cada caso, devido ao desenvolvimento da Indústria do Mate.

Inicialmente, a erva-mate era beneficiada nas proximidades do litoral paranaense, cujo processo era facilitado graças ao uso das fontes de energia hidráulica, com suas belíssimas e caudalosas torrentes de água. Na região marítima também estava assentada a burguesia comercial e portuária da 5ª Comarca, ou seja, as pessoas que tinham cabedal para investir em negócios dessa envergadura. Como a matéria-prima era mais abundante no planalto curitibano, não demorou muito para que os engenhos de mate se deslocassem para lá, aumentando a eficiência no processo produtivo. Não tardou, também, para que os engenhos hidráulicos fossem substituídos pelas máquinas a vapor, tornando esta empresa mais dinâmica e galgando um rápido desenvolvimento.

Com o fabrico [do mate] em serra-acima, a indústria desenvolveu-se rápida e espantosamente. Não contando sempre, em Curitiba, com a imensa vantagem do motor hidráulico, tão fácil em toda a zona marítima (onde a proximidade de montanhas dá lugar a grande número de torrentes) tiveram os fabricantes que montar os engenhos a vapor.<sup>19</sup>

Devido às características da economia ervateira, que levou a uma maior concentração de pessoas no quadro urbano, a cidade de Curitiba passou por um período de rápido crescimento e de transformações significativas nas concepções urbanísticas. A população curitibana cresceu a patamares sem precedentes em toda a sua história; inúmeras ruas foram abertas e muitas outras receberam calçamento; prédios com estilos arquitetônicos inovadores passaram a ser construídos; um contingente considerável de imigrantes, pertencentes a nacionalidades diversas, afluíram, de diversas áreas do planeta, para a “próspera e futura capital paranaense”.

---

<sup>19</sup> POMBO, José Francisco da Rocha. **O Paraná no centenário: 1500-1900**. Rio de Janeiro : J. Olympio, 1980. p. 92.

Assim, a partir dessas considerações, interessa-nos identificar qual foi o papel dos serviços de transporte público na dilatação e direcionamento da malha urbana de Curitiba desde o final do século XIX, quando foi inaugurado o primeiro sistema de transporte público, até 1913, ano em que o bonde puxado por mulas foi substituído pelo elétrico. Implicitamente, tal análise possibilitará desvendar se, no caso curitibano, o capital imobiliário especulativo teve alguma interferência, direta ou indireta, na conformação do espaço físico da cidade. Paralelamente, procuraremos apreender como teria sido a integração daquele sistema de locomoção ao universo social da capital paranaense.

Para darmos conta dos objetivos apresentados, a dissertação estará estruturada da seguinte maneira: num primeiro capítulo, baseado principalmente na bibliografia concernente ao período e ao espaço geográfico em questão, faremos uma discussão sobre as transformações que ocorreram em Curitiba nas últimas décadas do século XIX e início do XX. A partir da emancipação política do Paraná e a elevação de Curitiba à categoria de capital da Província, a cidade passou por uma série de mudanças nos seus aspectos sociais, na estrutura econômica, nas concepções políticas e, ainda, novas formas de pensar o espaço urbano foram, naquele período, incorporadas. Tratar-se-á, nesse sentido, de reconstruir o cenário, aspecto fundamental para se compreender o que se passa no palco do viver urbano: a cidade. Dessa forma, tal discussão será muito importante, uma vez que subsidiará um melhor entendimento das transformações que tenham sido resultantes da instalação do meio de transporte em estudo.

Em seguida, no segundo capítulo, faremos a reconstituição da instalação da primeira empresa de transporte público que operou em Curitiba. Essa análise possibilitará identificar quais eram os grupos que estavam envolvidos com a implantação do serviço de bondes, bem como aqueles que tinham interesses em implantar esse meio de transporte. Evidente que, por

se tratar de um serviço público, a sua inserção no cenário social curitibano teve consequências de natureza diversa, as quais buscaremos identificá-las. Estas questões serão discutidas a partir da análise de artigos de jornal, contratos, leis e documentação camarária em geral.

No terceiro capítulo, buscaremos identificar qual teria sido o papel do serviço de bondes na conformação física da capital paranaense. Em outras palavras, tentaremos mensurar se este sistema de transporte contribuiu para direcionar a expansão urbana de Curitiba no final do século XIX e início do XX. Para tanto, estamos recorrendo a fontes de tipologias diversas. Uma delas são as Cartas de Foros de Terrenos. Até o final do século XIX, os terrenos devolutos que se encontravam dentro dos limites do município poderiam ser solicitados junto ao poder público local. Depois de feitas as verificações necessárias, o terreno era entregue ao requerente, que deveria pagar um imposto anual, o foro. Essas Cartas nos indicarão, portanto, quais as localidades com maior incidência de pedidos de terrenos. Enriquecendo as informações pertinentes a este capítulo, compilou-se os anúncios de venda e aluguéis de imóveis que aparecem na imprensa local. Buscou-se, assim, identificar as áreas com maior oferta de imóveis. Finalmente, para tornar a análise em questão mais eficaz, optamos por fazer um levantamento dos contratos de venda de terrenos e casas. Estes contratos trazem informações que julgamos muito profícuas, tais como localização, tamanho e preço dos imóveis comercializados. Dessa forma, analisando e relacionando os dados oferecidos pelas fontes indicadas acima, tentaremos estabelecer as possíveis e esperadas relações entre o serviço de bonde e o crescimento de Curitiba. Ainda, devido à riqueza de informações contidas nesta documentação, tentar-se-á identificar os grupos ou pessoas que de alguma forma se beneficiaram com a instalação das linhas de bondes.

Enfim, sabendo que a passagem do século XIX para o século XX foi um período repleto de mudanças em todos os níveis da sociedade curitibana, buscaremos apreender o

significado da substituição da tração animal pela elétrica. Essa discussão não pretende se limitar aos aspectos técnicos ou tecnológicos ali envolvidos. Acreditamos que, no arcabouço de inovações implementadas naquele período em Curitiba, estavam presentes idéias ou ideais de progresso, de desenvolvimento e de modernidade, os quais buscaremos identificar.

Finalmente, gostaria de advertir o leitor quanto a linguagem utilizada ao longo do texto. Pode parecer, a princípio, que ao fazer uso, largo uso, de expressões de época, estaríamos incorporando o discurso das fontes, as quais se apresentam, muitas vezes, preconceituosas. Ao optarmos pelo uso de um texto identificado com o final do oitocentos, o fizemos de forma consciente e proposital, sem preterir, entretanto, o rigor crítico e o método científico que se espera de um trabalho desta natureza. Muitas vezes, para dar mais vida ao texto, as aspas foram suprimidas e palavras fortes, carregadas de sentido, foram utilizadas. Tal opção tem seu ônus, por estar sujeita a uma tempestade de críticas daqueles que defendem um academicismo incondicional. Tal opção, pode ter também, seu mérito, pois o objetivo foi sempre proporcionar uma leitura mais agradável e conduzir o leitor numa viagem pela Curitiba da virada do século XIX para o XX, vivenciando, mesmo que de forma frágil, o espírito de uma época.



## 1. A FOLHA DE OURO E A TRANSFORMAÇÃO URBANA DE CURITIBA

Curitiba, até meados do século XIX, era apenas mais um povoado dentre muitos outros que existiam na vasta região conhecida como 5ª Comarca da Província de São Paulo. Ao tempo da emancipação política da Paraná, em 1853, é descrita como uma vila pequena e atrasada; não possuía quaisquer serviços públicos e não tinha edifícios adequados para servir à administração provincial. Porém, a cidade, diante desse quadro de quase absoluta precariedade, só conseguiu se impor como capital da recém criada Província – em detrimento da próspera e portuária Paranaguá da época – graças ao poder político e econômico dos fazendeiros de serra acima, os grandes proprietários de terras para invernagem de gado vindo do Rio Grande do Sul, com destino à feira de Sorocaba.<sup>20</sup>

O *status* de capital de província, entretanto, não foi suficiente para que a cidade obtivesse, de imediato, melhorias significativas no que diz respeito ao meio urbano, pois “Curitiba teve desenvolvimento moroso até 1873, anno em que se terminou a construção da Estrada da Graciosa.”<sup>21</sup> A ineficiência, ou a ausência mesmo, de vias de comunicação entre as diversas cidades da Província, principalmente entre o litoral e o planalto e, também, entre o Paraná e as outras províncias, é apontada como um entrave ao progresso e responsável pela lentidão com que se alcançava algum avanço em Curitiba. As observações de Nestor Victor, apesar de estar mais preocupado em enaltecer a “terra do futuro,” aquela do início do século XX, são bastante ilustrativas nesse sentido: “Havia mala para a marinha sómente 3 vezes por mez e a correspondencia destinada a Santa Catharina vinha antes ao Rio de Janeiro.”<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> BALHANA, Altiva Pilatti; MACHADO, Brasil Pinheiro; WESTPHALEN, Maria Cecília. **História do Paraná**. Curitiba : GRAFIPAR, 1969. p. 113-114.

<sup>21</sup> VICTOR, Nestor. **A terra do futuro (impressões do Paraná)**. Rio de Janeiro : Typographia do Commercio, 1913. p. 98.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. 99.

Habitavam Curitiba, na primeira metade do século XIX, segundo Romário Martins, cerca de 5.819 almas<sup>23</sup>. No quadro urbano, em 1854, havia 308 casas além de outras 52 que estavam em processo de edificação. Por volta de 1863 a praça da Matriz tinha 43 casas e mais duas em construção. Nesse logradouro o único prédio assobradado era o da cadeia que também servia como sede da Câmara Municipal. As principais ruas se resumiam na d'Assemblea, do Commercio, do Rosario, Direita e Alegre.<sup>24</sup>

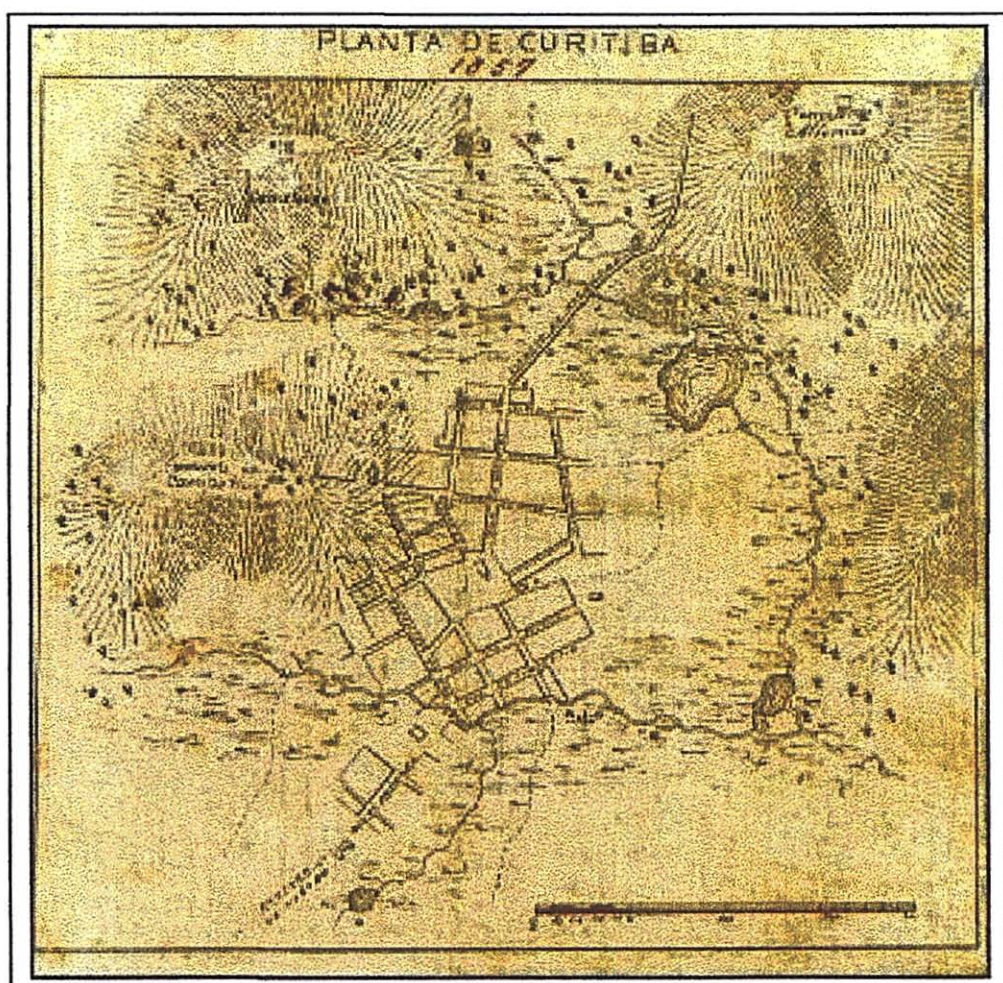
Os núcleos urbanos paranaenses, até a primeira metade do século XIX, eram extremamente modestos, nos quais se concentravam apenas o comércio varejista, uma pequena burocracia, artesãos e umas tantas prostitutas, além, é claro, do representante da fé cristã. O processo de urbanização no Paraná acentuou-se significativamente a partir da segunda metade do oitocentos. À essa época, a economia paranaense já mostrava sinais bastante evidentes de mudança na sua estrutura. A engorda de gado na região dos Campos Gerais começava a perder espaço para as atividades ligadas ao complexo ervateiro.<sup>25</sup>

---

<sup>23</sup> MARTINS, Romário. *Terra e gente do Paraná*. p. 229.

<sup>24</sup> BAHLS, Aparecida Vaz da Silva. *O verde na metrópole: a evolução das praças e jardins em Curitiba*. Curitiba, 1998. Dissertação de mestrado. Departamento de História, Universidade Federal do Paraná, p. 81-82. É interessante observar como a volatilidade dos nomes das ruas, praças e largos está relacionada às mudanças políticas e institucionais. Por exemplo, a rua que atualmente leva a nomenclatura de Rua XV de Novembro, chamava-se, até o final do século XIX, Rua das Flores. Quando Sua Majestade, o Imperador, acompanhado da esposa, visitou Curitiba, em 1885, por ocasião da inauguração da Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, a rua das Flores recebeu, em homenagem à Sua Alteza Imperial (Teresa Cristina), o nome de Rua da Imperatriz. Anos depois, com o fim da monarquia e a instauração do novo regime, a mesma rua passou a ser identificada com o nome que tem hoje, em referência a data que celebrou a República: XV de Novembro. Seguindo este mesmo roteiro e os mesmos acontecimentos, temos a praça da Matriz, que teve o nome mudado para praça D. Pedro II e em seguida para praça Tiradentes. Os exemplos são muitos. Para evitar qualquer embaraço na identificação dos nomes das ruas, praças e largos, a nomenclatura antiga e atual pode ser encontrada no anexo I.

<sup>25</sup> PEREIRA, Magnus Roberto de Mello. *Semeando iras rumo ao progresso: ordenamento jurídico e econômico da Sociedade Paranaense, 1829 – 1889*. Curitiba : Ed. da UFPR, 1996, p. 10.

**FIGURA 1: planta de Curitiba em 1857**

Fonte: Arquivo da casa da memória

Durante um longo período a pecuária teve um papel muito significativo na economia paranaense. A invernagem do gado – principalmente o muar e o cavalar – vindo do Sul foi a atividade mais importante e lucrativa durante o século XVIII e parte do XIX.

A fazenda de criar, nos campos de Curitiba e nos Campos Gerais, se tornou a “empresa” fundamental da economia da comunidade paranaense, durante todo o século XVIII e grande parte do seguinte. Concomitantemente, a família fazendeira adquiriu o mais alto status da sociedade, inclusive o poder político depois da Independência, e acentuadamente depois da criação da Província, em 1853.<sup>26</sup>

<sup>26</sup> MACHADO, Brasil Pinheiro. **Formação da estrutura agrária tradicional dos Campos Gerais.** Boletim da Universidade do Paraná, Departamento de História, n. 3, Jun. 1963, p. 4-27.

No entanto, mesmo sendo a atividade predominante e mais lucrativa do Paraná, esse tipo de empreendimento não exercera um impacto muito acentuado sobre as cidades, principalmente no que diz respeito ao crescimento urbano. A pecuária estava disseminada no meio rural, numa vasta região conhecida como Campos Gerais, conseqüentemente à cidade estava reservado um papel secundário, onde se desenvolviam – além do comércio que abastecia a opulenta oligarquia fazendeira – atividades bastante pontuais.

Na economia dos Campos Gerais do século XVIII e mesmo do XIX, os fazendeiros ‘iam’ esporadicamente à cidade, ou para o culto religioso, ou para resolver questões burocráticas, ou para comercializar a produção agropecuária, ou ainda, para tratar simultaneamente de todos esses assuntos.<sup>27</sup>

Esta situação começou a mudar, progressiva mas radicalmente, com o despertar da economia paranaense para o lucrativo comércio da erva-mate. Na década de 1820, em função das complicações políticas entre o Paraguai e o mercado de Buenos Aires, comerciantes argentinos vieram ao porto de Paranaguá com o intuito de mercadejar o mate com os paranaenses. Em 1826 o comércio da congonha já se constituía na principal atividade econômica da 5ª Comarca, atingindo 69,81% de toda a exportação do Paraná.<sup>28</sup> Se o café, neste mesmo período, era considerado o “grão de ouro” dos paulistas, a erva mate era aclamada como a “folha de ouro” dos paranaenses.<sup>29</sup> Em 1900, só para a Argentina, Uruguai e Chile eram exportadas cerca de 25 mil toneladas, ao valor comercial de 10.000:000\$000 (dez mil contos de réis); desse montante, 500:000\$000 (quinhentos contos de réis) iam para os cofres estaduais.<sup>30</sup> Esse lucrativo comércio e todo o complexo a ele vinculado, fez surgir no Paraná uma burguesia mercantil e industrial tipicamente urbana, que passou a demandar melhorias em seu habitat natural, a cidade.

---

<sup>27</sup> PEREIRA, op. cit. p. 11.

<sup>28</sup> BALHANA; MACHADO; WESTPHALEM. op. cit., p. 136.

<sup>29</sup> VICTOR, op. cit., p. 140.

<sup>30</sup> ALMANACH Paranaense. Curitiba : Impressora Paranaense, 1900. p. 82.

Dessa forma, podemos afirmar que, para as décadas finais do século XIX, o desenvolvimento urbano paranaense está intimamente associado à economia ervateira. Ao contrário das atividades agropecuárias, nas quais o campo predominava sobre as cidades, o mate impunha às pessoas a ele ligadas comportamentos cada vez mais citadinos, como, por exemplo, a reivindicação de melhorias urbanas.

As unidades produtivas do mate concentravam-se preferencialmente nas cidades ou em seus arredores. [...] A burguesia ervateira, seus trabalhadores fabris, bem como outros setores da população ligados indiretamente ao mate habitavam preferencialmente nas cidades. Dependiam do mercado urbano para suprir a quase todas as necessidades. E mais, estas necessidades eram, de maneira crescente, determinadas por sua vivência urbana. A partir de meados do século XIX essa população agiu no sentido de reordenar os espaços urbanos paranaenses. Passou a exigir do estado ruas pavimentadas, iluminação noturna, saneamento e lugares para passeio, demandas típicas de quem vive em caráter permanente na cidade.<sup>31</sup>

A economia ervateira, além da influência direta sobre o crescimento urbano e sobre a modernização das cidades, gerou, ainda, conseqüências secundárias como o fenômeno da imigração e o estabelecimento de colônias nos arredores de Curitiba. O presidente da Província do Paraná em 1857 alertava que “o corte da erva-mate, pela suavidade do trabalho e exorbitância do lucro, continua a monopolizar a atividade dos lavradores de serra acima.”<sup>32</sup> O mate era nativo da região, portanto, não exigia muito investimento, bastava colhê-lo. Isso explicaria o fato de grande parte dos habitantes do planalto estarem se debruçando com tanto empenho e presteza ao trato da congonha, em detrimento, isso tudo, das atividades agrícolas de subsistência, em prejuízo da produção de alimentos que iriam à mesa dos paranaenses. A grande preocupação que começava a se delinear era com o abastecimento das cidades, principalmente Curitiba, já que faltavam trabalhadores para o cultivo da terra e a produção de gêneros alimentícios. Nesse sentido, a imigração no Paraná veio atender a dois objetivos. Um,

---

<sup>31</sup> PEREIRA, op. cit., p. 11.



era ocupar os chamados vazios demográficos e, o outro, na região de Curitiba, suprir a necessidade de produtos agrícolas para abastecer o mercado local. Uma parte considerável dos alimentos que se consumiam em Curitiba e seus arredores era importada de outras regiões do Império. Uma arroba de toucinho não podia ser comprada por menos de 14\$000, a de feijão por 18\$500 e por um saco de farinha de milho se pagava 12\$000.<sup>33</sup>

É para lamentar que esta provincia, cujos terrenos produzem com abundância, a mandioca, o arroz, o café, a cana, o fumo, o milho, o centeio, a cevada, o trigo e todos o gêneros alimentícios, compensando tão prodigiosamente os trabalhos do agricultor, receba da marinha e por preços tão exagerados a maior parte daqueles gêneros. Este estado de coisas porém tenho continuará, e que só quando colonos morigerados e laboriosos vierem povoar vossas terras vastas e fecundas, aparecerá a abundância dos gêneros alimentícios e abundantes sobras do consumo irão dar nova vida ao comércio de exportação dos produtos agrícolas.<sup>34</sup>

Na década de 1870, sob a administração de Adolpho Laménha Lins, foi implementado o plano de se estabelecer nos arredores de Curitiba colônias para imigrantes. A intenção era suprir a escassez de produtos agrícolas, formando nas imediações da cidade um “cinturão verde”, recorrendo-se, para tanto, ao assentamento de imigrantes europeus. À chegada dos imigrantes é atribuída uma grande transformação na concepção de cidade, ocorrida no último quartel do século XIX.

Não obstante, deve-se reconhecer, com a facilidade de comunicação é justo contar-se como um elemento de grande importância para a franca prosperidade de Curitiba a corrente imigratoria de colonos europeus localizados mais ou menos próximo à cidade, primeiro em oito colônias, por iniciativa do benemerito Presidente Laménha Lins.<sup>35</sup>

---

<sup>32</sup> Relatório do Presidente da Província. Apud: BALHANA; MACHADO; WESTPHALEN. op. cit., p. 131.

<sup>33</sup> *O Dezenove de Dezembro*, p. 3, 4 de jun. de 1856, Apud. VECCHIA, Ariclê. **Imigração e educação em Curitiba – 1853 –1889**. Tese de doutorado. Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1998, p. 12.

<sup>34</sup> Relatório do Presidente da Província do Paraná, Francisco Liberato de Mattos, à Assembléia Legislativa Estadual, em 7 de janeiro de 1859, p. 33. Tip. Paranaense. Curitiba, 1859. Apud: BALHANA; MACHADO; WESTPHALEN. op. cit., p. 162.

<sup>35</sup> VICTOR, op. cit., p. 99.

O espaço urbano concebido pelo colonizador lusitano previa ruas retilíneas e paralelas. Entre uma casa e outra não poderia haver espaço algum; as construções deveriam ser parede com parede. A parte frontal da casa devia ficar exatamente na divisa do terreno, demarcando as ruas.

A concepção de cidade veiculada pelas posturas do início do século XIX tinha como módulo constitutivo a quadra retangular, perfeitamente adensada, vista a partir da rua como um conjunto compacto de fachadas, delimitadas por ruas em grade. Os quatro planos definidos por essas fachadas deveriam separar o público do privado. Por essa ótica, qualquer espaço livre entre uma casa e outra comprometia a visão do conjunto.<sup>36</sup>

Como no período colonial a maioria das cidades crescia e se desenvolvia a revelia d'El Rey, quando os funcionários de Sua Majestade apareciam procuravam dar uma certa ordem àquele espaço que, a princípio, parecia caótico e disforme. Foi o que aconteceu em Curitiba no ano de 1721, quando a cidade recebeu a ilustre visita do Ouvidor Rafael Pires Pardinho. Este elaborou uma série de provimentos cujo objetivo era regularizar, alinhar, esquadrear e, em última instância, tornar a cidade mais adequada aos padrões estéticos do Império Português. As correções de Pardinho eram bastante minuciosas, prevendo, inclusive, multa para aqueles que não as respeitassem.<sup>37</sup>

Essa concepção de cidade perdurou, em Curitiba, por longo tempo. Com o fortalecimento político e econômico da burguesia paranaense, entretanto, esta situação começou a mudar. O meio urbano idealizado pelo burguês aborígine, calcado em estilos arquitetônicos europeus, passa a ser implementado. A mão-de-obra especializada, capaz de

---

<sup>36</sup> PEREIRA, op. cit., p. 93.

<sup>37</sup> 37. Proveu que daqui por diante nenhuma pessoa com pena de seis mil réis para o conselho faça casas de novo na vila sem pedir licença à Câmara, que lho dará e lhe assinará chãos em que as faça continuando as ruas que estão principiadas e em forma que vão todas direitas por corda, e unindo-se umas com as outras, e não consintam que daqui por diante, se façam casas separadas e sós como se acham algumas, porque além de fazerem a vila povoação disforme ficam os vizinhos nela mais expostos a insultos e desviados dos outros vizinhos para lhe poderem acudir em qualquer necessidade que de dia ou de noite lhe sobrevenha. B. A. M. C. v. 1 p. 19, Apud PEREIRA, op. cit. p. 93 - 94.

concretizar os anseios da elite local, foi encontrada no elemento imigrante. Um arcabouço considerável de “europeus contrutores” – pedreiros, carpinteiros, arquitetos e engenheiros –, chegou em Curitiba a partir de meados do oitocentos, pondo-se a serviço das novas e ascendentes camadas urbanas. Nas duas últimas décadas daquele século, houveram mudanças significativas nas concepções de arquitetura e urbanismo, aderindo-se ao ecletismo *fin-de-siècle* e desvinculando-se gradativamente do modelo colonial lusitano.

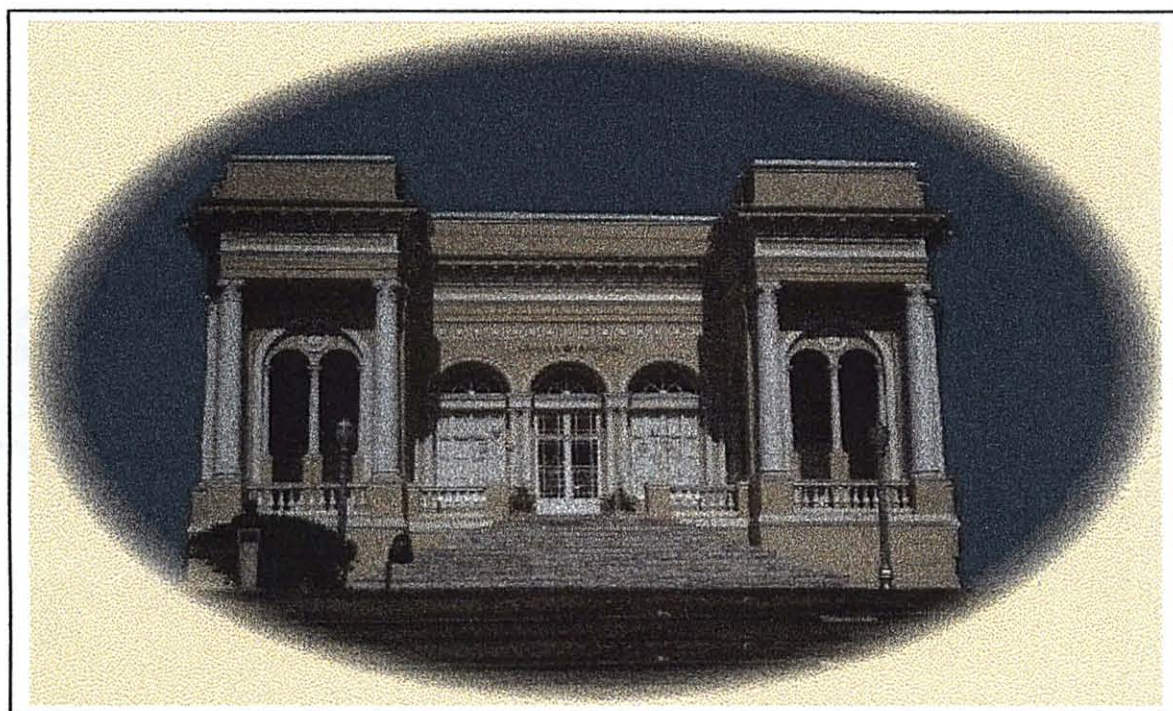
Os imigrantes europeus, principalmente italianos e alemães, detentores do conhecimento técnico, exerceram forte influência sobre o espaço urbano de Curitiba. Muitas construções que ainda hoje são marcos da arquitetura curitibana foram concebidas e concretizadas por aqueles imigrantes da virada do século. O alemão Christian Strobel, por exemplo, construiu a primeira Igreja Luterana da cidade (1872-1874). Nesse mesmo período, Strobel e os imigrantes Gottlieb Wieland e Francisco Warnecke foram responsáveis pela obra da Santa Casa de Misericórdia. Henrique Renning destacou-se na Construção do Teatro São Teodoro e da Igreja Matriz, na praça D. Pedro II (atual Tiradentes). O italiano Ernesto Guaíta, além de ter participado da construção da Catedral, projetou o Palácio do Governo, (onde atualmente funciona o Museu da Imagem e do Som, na atual rua Barão do Rio Branco) e o prédio da Assembléia, belíssima edificação onde atualmente está instalada a Câmara Municipal de Curitiba. Outro italiano, Lazzarine, também se destacou na transformação urbana da capital paranaense. Foi de sua autoria, dentre outras obras, o projeto final do Passeio Público.<sup>38</sup>

---

<sup>38</sup> Sobre as transformações na arquitetura curitibana neste período ver SUTIL, Marcelo Saldanha. **O espelho e a miragem: ecletismo, moradia e modernidade na Curitiba do início do século**. Curitiba, 1996. Dissertação de Mestrado. Departamento de História, Universidade Federal do Paraná, e, também, BAHLS, op. cit. p. 104.



**FIGURA 2: Prédio da Câmara Municipal de Curitiba, projeto do Italiano Ernesto Guaita**



Fonte: <http://www.cmc.pr.gov.br/>

Curitiba, na virada do século XIX para o XX, era uma cidade na qual tornavam-se cada vez mais evidentes os vestígios da “modernização”. Por todo o quadro urbano eram patentes as transformações urbanísticas.

Ruas se abrem e se pavimentam; edificações se elevam, ostentando uma arquitetura inovadora; o traçado se torna mais compacto. A Rua Quinze de Novembro, artéria central da cidade, recebe nivelamento e a simetria de passeios em mosaico; perdendo seu antigo aspecto provinciano, ela oferece uma perspectiva de sobrados mais leves e elegantes.<sup>39</sup>

As mudanças podiam ser observadas em toda a cidade. Os serviços públicos foram aprimorados, o centro da cidade foi higienizado com limpeza regular, água e esgoto; implementou-se a arborização e a instalação de iluminação pública.<sup>40</sup> As pessoas passaram a frequentar mais a cidade, devido às novas atividades econômicas que se desenvolviam para atender a indústria do mate. O quadro urbano de Curitiba foi sendo dilatado em função do

---

<sup>39</sup> TRINDADE, Etelvina Maria de Castro. *Clotildes ou Marias: Mulheres de Curitiba na Primeira República*. Curitiba : Fundação Cultural. 1996. p. 19.

crescimento populacional. No início do século XX, estimava-se que cerca de sessenta novas famílias estabeleciam-se mensalmente na cidade. A região central crescia na mesma proporção que a área periférica, valorizando os terrenos centrais. Conseqüentemente, “os pobres e os sapos vão indo cada vez mais para longe,” dizia Emiliano Pernet a Nestor Victor no início do século XX.<sup>41</sup>

Um marco importante na transformação urbana de Curitiba foi a construção da Estrada de Ferro, em 1885, ligando a capital ao porto de Paranaguá, transpondo a inóspita e íngreme Serra do Mar. Até essa data, a comunicação entre o litoral e o planalto era feita pela sinuosa, e não menos bela, – como o próprio nome sugere – Estrada da Graciosa, pavimentada na década de 1870. O transporte era muito lento, feito sobre carroças ou lombo de animais, o que facilitava a deterioração dos produtos perecíveis. Com a facilidade de locomoção entre Paranaguá e Curitiba e o aumento considerável da população (mais de 100% na última década do século XIX), o comércio e a indústria da Capital puderam se desenvolver com maior amplitude.

A industria e o commercio são bastante desenvolvidos, principalmente na capital, contando-se em todo o municipio: 100 fabricas de barricas para acondicionamento de herva matte, 25 fabricas de beneficiar herva matte, 70 sapatarias, 45 ferrarias, 41 olarias, que fabricão telhas, tijolos e outros artefactos de barro, 39 marcenarias, 19 carpintarias, 18 officinas de celeiro, 12 de funileiro, 7 de carros, 5 de concerto de instrumentos, 12 de serralheiro, 9 de typographia e 1 de lithographia, 10 moinhos para fabrico de farinha, 10 serrarias, 10 cortumes, 9 fabricas de cerveja, 6 de licores e xaropes, 10 de café moido, 5 de aguas gazosas, 3 de massas alimenticias, 1 de phosphoros, 1 de gelo e 2 de colla; 2 tinturarias, 2 tanoarias, 21 alfaiatarias, 39 açougues, 35 padarias, 18 barbearias, 9 pharmacias, 6 hoteis, 3 restaurantes, 7 confeitarias, 2 chapelarias, 299 armasens de seccos e molhados, 45 botequins, 51 lojas de fasendas e miudesas, 5 de louça e 14 de ferragens; 2 ourivesarias, 5 joalherias, 3 marmoristas, 4 ateliers de photographia, 4 gabinetes dentarios, 3 casas de banho, diversos fabricantes de vinhos e etc.<sup>42</sup>

---

<sup>40</sup> Ibid.

<sup>41</sup> VICTOR, op. cit., p.155 e 127.

<sup>42</sup> ALMANACH Paranaense. Curitiba : Impressora Paranaense, 1900, p. 95-96.

No final do século XIX, um montante considerável de recursos foi mobilizado pela municipalidade e destinado ao calçamento das ruas da cidade. O engenheiro da Câmara, em relatório por ele elaborado e apresentado ao Sr. Prefeito municipal, informa que no ano de 1895 foram calçados cerca de 6.000 m<sup>2</sup> de ruas em Curitiba, perfazendo um gasto da ordem de 135 contos de réis, uma quantia bastante elevada para a época.<sup>43</sup> Ao que parece, a principal preocupação do poder público era com o “embelezamento e aformoseamento” das ruas centrais, em detrimento de outras áreas, que ficavam largadas à própria sorte. Entretanto, na hora de recolher os devidos impostos nenhuma região da cidade era preterida ou discriminada. Contra esta postura contraditória dos administradores municipais, quarenta e dois moradores da rua Silva Jardim protestaram, em 1895.

A Illustre Municipalidade de Curityba

Os abaixo assignados moradores na rua Silva Jardim, proprietarios de predios e terrenos na dita rua, protestão de não pagar o aumento do imposto predial e o imposto de 2:000 por mez pela limpeza da latrina, pelas seguintes razões.

1º A rua Silva Jardim é considerada pela Municipalidade de Curityba como Campo RASO, nunca se tendo a dita Municipalidade ocupada a mandar a nivelar nem tam poco faser valletas de esgoto.

2º Os poste de luz eletrica se acham na mesma distancia de 10 annos, quer dizer um poste a cada 200 metros. Por os espasto [sic] os abaixo assignados, solidarios entre si fasem saber a Intendencia Municipal de Curityba, que só pagam o aumento até que a Illustre Municipalidade se lembrar de nos, e não gastará toda a receita do município para calçar e nivellar o centro da cidade.<sup>44</sup>

Uma outra preocupação que começa a aparecer em Curitiba, como de fato ocorre em todo o Brasil oitocentista, diz respeito aos sepultamentos. Esse processo já poderia ser observado na Europa desde o século XVIII, quando nasceu aquilo que Foucault chamou de medo urbano, medo da cidade, angústia diante dela. Esse pânico generalizado se apresentou de

---

<sup>43</sup> Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. **Relatorio do Engenheiro apresentado ao Sr. Prefeito Municipal Cyro Persiano D’Almeida Velloso**, 29 de fevereiro de 1896. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

<sup>44</sup> Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito. 23 de mai. de 1895.

várias formas. Medo das oficinas e fábricas que se estavam construindo, do amontoamento de uma população excessivamente numerosa, das casas muito altas; medo também das epidemias urbanas, dos cemitérios que se tornavam cada vez mais numerosos e que, aos poucos, começavam a invadir as cidades; medo dos esgotos e das caves sobre as quais foram construídas as casas e que sempre estavam na iminência de desabar. “Cabanis, filósofo do final do século XVIII, dizia, por exemplo, a respeito da cidade: ‘todas as vezes que homens se reúnem, seus costumes se alteram; todas as vezes que se reúnem em lugares fechados, se alteram seus costumes e sua saúde’.”<sup>45</sup>

Cabia à medicina urbana que se desenvolvia verificar, analisar e atuar sobre os amontoamentos que, dentro da cidade, poderiam provocar doenças e epidemias. O primeiros alvos dessas práticas foram os cemitérios, considerados prejudiciais aos vivos. Era preciso, portanto, transferi-los para fora das cidades.

No ‘Cemitério dos Inocentes’ que existia em Paris, onde eram jogados, uns sobre os outros, os cadáveres das pessoas que não eram bastante ricas ou notáveis para merecer ou poder pagar um túmulo individual, o amontoamento do cemitério era tal que os cadáveres se empilhavam acima do muro do claustro e caíam do lado de fora. Em torno do claustro, onde tinham sido construídas casas, a pressão devido ao amontoamento de cadáveres foi tão grande que as casas desmoronaram e os esqueletos se espalharam em suas caves provocando pânico e talvez mesmo doenças. Em todo caso, no espírito das pessoas da época, a infecção causada pelo cemitério era tão forte que, segundo elas, por causa da proximidade dos mortos, o leite talhava imediatamente, a água apodrecia, etc. Este pânico urbano é característico deste cuidado, desta inquietude político-sanitária que se forma a medida em que se desenvolve o tecido urbano.<sup>46</sup>

No Brasil colonial, a maioria dos cadáveres era sepultada nas igrejas, nas capelas ou nos campos. As pessoas mais abastadas conseguiam sua última morada em solo sagrado, ou seja, no chão das igrejas. Os leprosos ou pessoas vítimas de epidemias deveriam ser enterradas em locais afastados das povoações. Somente no início do século XIX, por Carta Régia, os sepultamentos no interior das igrejas foram proibidos. Entretanto, tal proibição não foi, a

---

<sup>45</sup> FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro : Graal, 1979, p: 87.

princípio, colocada em prática. No Paraná, por exemplo, a construção de cemitérios só ocorreu após a instalação da Província, em 1853. Em Curitiba, as obras do cemitério tiveram início em 1855 e só foram concluídas na década de 1880. Contudo, mesmo sendo um avanço para a época, apresentava algumas falhas de ordem sanitária, como a sua localização, considerada muito próxima à cidade; e o solo, que era muito argiloso, o que, na opinião dos higienistas, retardaria a decomposição dos cadáveres<sup>47</sup>.

Nesse mesmo período Curitiba sofreu uma intervenção urbana muito importante. Com a idéia, muito disseminada no oitocentos, de que era necessário sanear o espaço urbano para se evitar doenças e epidemias, fora construído o Passeio Público, em 1886. Até esta data, a região onde se encontra o tal logradouro não passava de um enorme banhado formado pelo rio Belém, que, vez por outra, transbordava, espalhando mal cheiro por toda aquela área através de suas águas fétidas, pútridas e estagnadas.<sup>48</sup>

O logradouro projetado procurava atender aos ideais urbanísticos e higienistas da época, que, além do embelezamento, deveria sanear a cidade, erradicando os locais que eram vistos como irradiadores e propagadores de doenças epidemiológicas, mal que se abatia sobre muitas cidades do século XIX. Nesse sentido, o Passeio Público passou a ser visto como a supremacia do poder humano sobre a natureza.<sup>49</sup>

A natureza desse lugar foi vencida e humilhada pelo poder da atividade humana.

O nojento refúgio de répteis e insetos venenosos, o manancial perene de águas sujas em constante decomposição, o perigoso viveiro, onde brotavam e se desenvolviam as febres malignas e perigosas, o foco produtor, finalmente, de toda espécie de micróbios inimigos da saúde e da vida, desapareceram, sendo substituído por um pitoresco e esplêndido jardim público, que constitui atualmente um timbre de glória para a nossa capital.

---

<sup>46</sup> Idem, ibidem.

<sup>47</sup> DALLEDONE, Márcia Teresinha Andreatta. **Condições sanitárias e as epidemias de varíola na Província do Paraná (1853-1889)**. Dissertação de mestrado. UFPR. Curitiba, 1980, p. 44-67.

<sup>48</sup> BAHLS, op. cit. p. 112-113

<sup>49</sup> Idem, p. 111.

Que grandioso e imponente espetáculo fornece à vista a contemplação daquela lindíssima paisagem!<sup>50</sup>

A salubridade trazida para aquela área, devido à construção do Passeio Público, fez afluir para lá muitos industriais do mate, pessoas interessadas em erigir seus palacetes sem se preocuparem com o rígido código de posturas municipais que normatizava as construções dentro do quadro urbano, mesmo que para isso fosse necessário se afastar do centro da cidade. O antigo Atalho da Glória, como era chamada a rua que transpunha o atoleiro causado pelas cheias do rio Belém, passou a ter nomenclatura francesa, sendo denominado *Boulevard Dous de Julho*.<sup>51</sup> Com as melhorias ali realizadas, os terrenos foram valorizados. A rua do Serrito foi prolongada em mais de 400 metros e ocorreu, ainda, a abertura da rua do Fontana.<sup>52</sup> A cidade crescia.

No início do século XX, o Passeio Público tornou-se um dos maiores e mais freqüentados espaços de lazer em Curitiba. Lá eram realizadas as apresentações de bandas do exército, festa da Independência, encontro de transeuntes, *meetings*, *kermesses*. Era a contemplação do verde, da natureza, mesmo sendo o espaço artificialmente construído.

O logradouro era largamente freqüentado por pessoas de todos os extratos socioeconômicos. Era visto como um ícone de civilidade e de progresso da capital, símbolo elevado de modernidade alcançada pela elite local. Evidente que, nem todos se enquadravam dentro desses parâmetros de “modernidade” e de “progresso” almejados pelas classes abastadas da “capital civilizada”. Quando isso ocorria eram exigidas providências enérgicas das autoridades competentes.

---

<sup>50</sup> O DEZENOVE DE DEZEMBRO. *Passeio Público*. 14 de ago. 1886, p. 1. Apud: TRINDADE, Etelvina Maria de Castro, *Et Al. Cidade, homem e natureza: uma história das políticas ambientais de Curitiba*. Curitiba : Unilivre, 1997, p. 22

<sup>51</sup> SUTIL, op. cit. p. 81. Na virada do século tornou-se uma obsessão batizar toda e qualquer rua com a denominação francesa de Boulevard. Os exemplos são muitos: Boulevard General Carneiro, Boulevard Floriano Peixoto, Boulevard Capanema, Boulevard Santa Mathilde...

As fammílias que procuram este bello logradouro publico como ponto de recreio nos dias de calôr, expõem-se a surpresas extremamente desagradaveis e improprias de uma capital civilisada. Ainda ante-hontem, (Domingo) pelas nove horas, em pleno dia, algumas familias que ali foram passeiar, passaram pela vergonha de ver nos canaes que circundão a alameda, alguns marmanjões, homens sem brios a se banharem em trajas de Adão. Ora, isto é simplesmente escandaloso e digno do corretivo das autoridades. O fato que narramos foi presenciado por pessoas dignas de todo o conceito[...]<sup>53</sup>

No século XIX, esparsos e opacos lampiões a querosene iluminavam umas poucas ruas e as fachadas dos principais edificios. Constantemente, a imprensa veiculava reclamações da população, insatisfeita com este sistema e com a penumbra em que se achava a cidade. Nem mesmo o emprego da eletricidade na iluminação pública fez resolver, como era esperado, tal problema. A primeira lâmpada elétrica havia sido acesa no Passeio Público em 1886, na presença de inúmeros curiosos que aguardaram o feito com muita ansiedade. A “luz electrica” era um dos principais fatores que identificavam Curitiba como uma cidade em que o progresso havia se instalado; e, na mentalidade da época, de forma irreversível e com raízes sólidas. Passado o momento de euforia que, de imediato, sucedeu a inauguração desse serviço, percebeu-se que o mesmo ainda estava muito aquém do minimamente esperado. Chegando, inclusive, num desespero nostálgico, sentir-se saudades do velho lampião, daquele fraco, mas nunca morto lume do querosene.

Funebre e triste, tristemente e funebre o aspecto de quasi todas as nossas ruas na noite de ante-hontem! Do meio da escuridão pesada em que as ruas estavam immersas. Os raros fôcos acesos, que tremeluziam nas outras, pareciam suspensas lagrymas doridas ou tochas reverberando nos funeraes do nosso bem estar... E é para isso que o povo paga? E é para isso que se assignam contractos? Que volte, então, o antigo systema do kerosene, preferivel a esta luz mithologica que clareia um pequeno circulo e abre em seguida um boqueirão de negrumes. Para os sobressaltos, bastam os naturaes. Providencias.<sup>54</sup>

---

<sup>52</sup> BAHLS, op. cit. p. 114.

<sup>53</sup> A REPÚBLICA, 29 de out. 1895, p. 2

<sup>54</sup> Idem, 30 de ago. 1896, p. 1.



Além da ineficiência do serviço, a população reclamava contra o fato da municipalidade não dar a muitas ruas o mesmo zelo, o mesmo apreço e o mesmo cuidado despendido àquelas estritamente centrais. Algumas vias da cidade ficavam no mais completo e absoluto abandono, iluminadas apenas pela luz do satélite natural, quando este, evidentemente, aparecia. Diante das trevas da noite e do descaso das autoridades responsáveis pelo bem estar da estimada urbe, a população reclamava.

Luz electrica.

Pelo amor de Deus! Então aquelles postes são para inglez ver? Na rua do Serrito, entre as ruas da América e Lava Pés reina mais escuridão do que na alma de um assassino nato. E..., por falar em assassino..., a gente ao passar por alli nestas noites tragicas e pavorosas sente uns diabos de arrepios que, certamente, não são os de um relativo bem estar. Pelo amor de Deus! Luz! Luz para aquelles lados, que não são os do inferno... de Dante. Lá está o poste erecto, esguio, a rir da humanidade que patina e que cae...  
Luz!<sup>55</sup>

Ao principiar o século XX, a empresa *Hauer, Jr. e Cia.* já fornecia energia elétrica para a iluminação pública e particular em todo o quadro urbano da capital paranaense. Entretanto, ao que tudo indica, o problema da iluminação só foi definitivamente resolvido quando o serviço saiu das mãos de particulares e passou a ser todo o processo uma atribuição estatal, ou seja, geração, transmissão e distribuição. Não obstante, com a onda de privatizações que tem assolado os nossos dias, se este sistema voltar a ser explorado —em todos os sentidos da palavra— pela iniciativa particular, quem sabe, nós também, não sentiríamos saudades —se é que este sentimento se aplica ao não vivido— do velho “lâmpião a kerosene”, que iluminava as parcas ruas da Curitiba oitocentista.<sup>36</sup>

Apesar de todas as transformações que vinham ocorrendo, o sistema viário de Curitiba, no final do XIX, era bastante precário e tornava-se mais calamitoso nos dias de chuva. Todo o

---

<sup>55</sup>Idem, 18 de jun. 1896, p. 1.



transporte, de cargas ou de passageiros, era realizado por carroceiros, trabalhadores autônomos que alugavam os seus serviços nas ruas da cidade. Estas, eram lamacentas e esburacadas; a situação tornava-se mais grave com o tráfego de pesadas carroças puxadas por oito ou dez cavalos, muito comuns no centro da cidade.<sup>57</sup> As rodas desses carroções promoviam profundos sulcos na vias públicas, tornando o lamaçal ainda maior. O estado de precariedade das ruas de Curitiba foi narrado em verso e prosa pelos cronistas da época.

Pelas ruas

Ai! meu Deus que ruas estas.  
 Que ruas que fazem dó:  
 Depois de chuva lameiro  
 Depois de lameiro pó!  
 Ai! meu Deus que ruas estas,  
 Que ruas que fazem dó

Não há cidade nenhuma,  
 Com ruas tão desgraçadas;  
 Ruas que, além d'ímmundas,  
 São todas esburacadas!  
 Não há cidade nenhuma,  
 Com ruas tão desgraçadas.[...] <sup>58</sup>

A má conservação das ruas e a falta de um sistema de transporte eficiente, faziam com que distâncias que hoje são encaradas como diminutas parecessem enormes. É o caso, por exemplo, do bairro Batel, localizado entre três e quatro quilômetros do centro da cidade. Em 1882, 48 moradores encaminharam um abaixo-assinado à Câmara Municipal, pedindo autorização para abater gado naquele arrabalde, pois tinham “muita dificuldade em obter carne verde por causa da distancia em que se achão da cidade.”<sup>59</sup> Evidente que três ou quatro quilômetros não parece ser uma distância muito grande, mas isso depende muito das condições

---

<sup>56</sup> Maiores detalhes sobre a eletricidade no Paraná ver: **Um século de eletricidade no Paraná**. Universidade Federal do Paraná. Departamento de História. Curitiba : Companhia Paranaense de Energia, 1994.

<sup>57</sup> **Curitiba e as comemorações do seu 250º aniversário**. Prefeitura Municipal - 1943, SEDT. p. 42. Depoimento do Coronel Themístocles Paes de Sousa Brazil.

<sup>58</sup> **A Galeria Ilustrada**. Curitiba. 20 jul. 1889. N.º 17, p. 38.

de transporte que se usa para percorrê-los. Essa situação só seria efetivamente alterada com a implantação de um sistema de transporte que interligasse os principais pontos da cidade.

A partir de 1913, Curitiba passou por uma radical reestruturação do seu quadro urbano. Na ocasião, a capital paranaense contava com uma população da ordem de 65.000 habitantes,<sup>60</sup> entretanto, apenas 2.371 domicílios possuíam instalação de água e esgoto.<sup>61</sup> Em outras palavras, apenas um quarto da população curitibana era beneficiada com este tipo de serviço. Naquele ano, com o intuito de resolver este e outros problemas, foi criada a *Comissão de Melhoramentos da Capital*, dando mais autonomia ao prefeito Cândido F. de Abreu, em detrimento da Câmara Municipal.<sup>62</sup> Alguns anos depois, em 1920, a população da capital paranaense já havia saltado para 78.986 pessoas.<sup>63</sup> As intervenções no espaço urbano se tornavam cada vez mais necessárias.

Foi sob a segunda gestão do prefeito Cândido de Abreu, 1913–1916, que a cidade teve o maior número de ruas pavimentadas e macadamizadas. Neste período, uma área de 293.524,60 m<sup>2</sup> de ruas foram revestidas com macadam,<sup>64</sup> e muitas outras estavam sendo calçadas com paralelepípedos. Vários pontos do rio Belém e do rio Ivo foram canalizados com concreto armado ou com arco de tijolos.<sup>65</sup> Foi também durante o seu mandato que se inauguraram em Curitiba os bondes movidos a energia elétrica que, em 1913, substituíram

---

<sup>59</sup> DOCUMENTOS Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba, 1882. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito. Diz-se carne verde, a carne fresca, não salgada nem seca.

<sup>61</sup> SÊGA, Rafael Augustus. **Melhoramentos da Capital: A reestruturação do quadro urbano de Curitiba durante a gestão do prefeito Cândido de Abreu (1913 – 1916)**. Dissertação de Mestrado. Curso de História, Universidade Federal do Paraná. 1996, p.57. Segundo o Jornal Diário da Tarde, 17 Out. de 1913, p. 1, Curitiba tinha neste ano 4.469 domicílios. Há, dessa forma, uma incompatibilidade de dados. Ou havia um número maior de edificações ou menor de habitantes. Pois se dividirmos 65000 (habitantes) por 4469 (domicílios) teremos uma média de 14,5 habitantes por domicílio, uma quantidade bastante elevada, mesmo para os padrões da época.

<sup>62</sup> CUNHA FILHO, Valter Fernandes. **Cidade e sociedade: a gênese do urbanismo moderno em Curitiba (1889 – 1940)**. Dissertação de Mestrado. Curso de História. Universidade Federal do Paraná, p. 120.

<sup>63</sup> Idem, p. 71.

<sup>64</sup> CUNHA FILHO, op. cit. p. 125.

<sup>65</sup> SÊGA, op. cit., p. 89-94.

definitivamente os já obsoletos bondes puxados por mulas, sistema implantado em 1887 e que durante 25 anos fizeram o transporte de pessoas e de cargas nas ruas da cidade.

## 2. CURITYBANA - EMPRESA DE BONDS

Com o crescente aumento populacional e a considerável e expressiva elevação nas exportações do mate, beneficiado em Curitiba e arredores, fazia-se urgente a implementação de um sistema de transporte que fosse capaz de atender às necessidades da população local e dos industriais envolvidos nos negócios ligados à erva mate. Além das vantagens práticas trazidas por uma eventual instalação de um meio de transporte público, outras preocupações se faziam presentes. Palavras como “modernidade,” “progresso” e “civilização” eram sempre relacionadas a qualquer melhoria de ordem urbana que se empreendia na capital paranaense.

Era impossível adiar para mais tarde o assentamento de uma linha de bonds nesta cidade, pois que elle como que se constituio uma palpitante necessidade reclamada urgentemente pela civilização e pela crescente assombrosa da população desta abençoada nesga de terra americana.<sup>66</sup>

A lei Provincial n.º 555, de 12 de agosto de 1879, abria concorrência para o estabelecimento de uma rede de *carris de ferro* urbana de bitola estreita e tração animal, em Curitiba e seus subúrbios<sup>67</sup>. No início da década de 1880, várias propostas para o estabelecimento de linhas de bondes a “tração animada” foram enviadas à Câmara Municipal. Uma delas, encaminhada por um tal engenheiro Antunes, previa o assentamento de trilhos num raio de trinta quilômetros, partindo da Capital! Esta proposta foi considerada um verdadeiro absurdo pelos vereadores encarregados de analisá-la, pois, “a Comissão é obrigada a dizer com a necessaria franquesa que não acredita na realisação actual d’esse melhoramento em taes proporções, de que ainda não gosão as capitaes das mais importantes

---

<sup>66</sup> GAZETA Paranaense, Curitiba. 8 nov. 1887, p. 1.

<sup>67</sup> DOCUMENTOS Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba, Comissão do Quadro Urbano, Parecer Nº 1, 16 jul. 1882. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

provincias do Imperio”.<sup>68</sup> A Comissão, apesar de não acreditar na concretização de tal projeto, deu parecer favorável. Esta proposta, como era esperado, nunca se efetivou.

Em 1883, foi dada uma nova concessão, pelo prazo de 40 anos, para o estabelecimento de linhas de bondes, que, somente alguns anos depois, viriam a ser instaladas.<sup>69</sup> Os concessionários do privilégio foram três cidadãos: Major João Tobias Pinto Rebello, José Pinto Rebello e Joaquim Antonio de Loyola,<sup>70</sup> que pagaram pelo monopólio, considerando os impostos municipais e os emolumentos provinciais, uma quantia bastante elevada para a época, cerca de 1:600\$000 (um conto e seiscentos mil réis)<sup>71</sup>. Todos eles estavam ligados, direta ou indiretamente, ao comércio de erva mate. Os dois primeiros, sobre os quais temos informações mais detalhadas, possuíam vários terrenos em Curitiba e seus arredores.<sup>72</sup> Em 1884, a concessão foi contestada pelos vereadores, pois os dois concessionários de nome Pinto Rebello eram filhos do vereador Nicolau Pinto Rebello.<sup>73</sup> Mais tarde, em 1888, José Pinto Rebello, então vereador, e outros dois camaristas foram acusados de estarem legislando em causa própria, pois aprovaram leis que beneficiavam a única empresa de bondes da capital, da qual eles eram, na ocasião, principais acionistas.<sup>74</sup>

A cidade ainda ficaria mais alguns anos, desde a data da concessão, sem este “importante melhoramento”. Finalmente, em 1887, os três cidadãos que monopolizaram o direito de explorar o serviço de bondes em Curitiba, mas que nada fizeram para a efetivação do

---

<sup>68</sup> Ibid.

<sup>69</sup> As informações a respeito do prazo de duração da concessão são bastante conflitantes. Enquanto a imprensa noticiava uma duração de “40 annos”, em um histórico da empresa, elaborado pelo futuro concessionário o Sr. Santiago M. Colle e em outros documentos oficiais, aparece o prazo inicial de 90 anos, reduzido este, em 1891, para 80 anos.

<sup>70</sup> CLAPP, Boaventura F. Curitybana - Empreza de Bonds. **O Dezenove de Dezembro**, Curitiba, 18 abr. 1887, p. 2.

<sup>71</sup> Livro de Registro de Títulos. Registro n. 7. 1883, p. 3v e 4. Arquivo da Câmara Municipal.

<sup>72</sup> Essas informações podem ser encontradas em várias escrituras de compra e venda e de empréstimos pertencentes ao arquivo do Primeiro Tabelionato Giovanetti.

<sup>73</sup> DOCUMENTOS Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. **Indicação**. Sessão de 28 de fevereiro de 1884. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

empreendimento, venderam seus direitos da concessão por uma quantia bastante superior àquela que tinham pago ao poder público local, quase dez vezes mais: 15:000\$000 (quinze contos de réis)! Ficou estipulado que a nova Empresa concessionária só pagaria aos cedentes caso os lucros fossem superiores a 12% do capital empregado<sup>75</sup>. Em 21 de fevereiro de 1890, porém, o direito de receber os 15 contos foi vendido para o Banco Mercantil e Industrial do Paraná, em cuja presidência se encontrava João Tobias Pinto Rebello!<sup>76</sup> A transação poderia ser considerada normal, pois até nos dias de hoje os bancos fazem operações dessa natureza: pagam à vista, um direito futuro. Entretanto, o Banco pagou pelos 15 contos, futuros e incertos, exatamente 15 contos, à vista! Evidentemente, como é de se esperar de instituições que visam exclusivamente vantagens de ordem pecuniária, elas cobram caro pelos riscos envolvidos em negócios dessa estirpe. Não foi, como vimos, o que se passou naquele ano de 1890. Diante desse quadro, não causa espanto saber que alguns anos mais tarde o citado banco se encontrava em processo de liquidação, provavelmente por insolvência financeira. Na ocasião, ele ainda era administrado por Pinto Rebello. Assinava também, como diretor do banco, Joaquim Alves de Araújo, igualmente sócio da empresa de bondes. Ao que parece os prejuízos foram socializados entre todos os acionistas do banco. Não se pretende, aqui, debruçar-se demasiadamente em uma análise sobre esta instituição financeira. O objetivo é apenas demonstrar as inter-relações existentes entre as diversas pessoas que estavam envolvidas na implantação do serviço de bondes, para que se possa, dessa forma, compreender tal processo com maior clareza.

---

<sup>74</sup> **PROTESTO**. Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal. José Camacho de Oliveira (?). 19 de março de 1888. Manuscrito. Arquivo da Casa da Memória.

<sup>75</sup> LIVRO de Notas n. 104, p. 83v. Manuscrito. Arquivo: Primeiro Tabelionato Giovanetti.

<sup>76</sup> O Banco Mercantil e Industrial do Paraná havia sido fundado em 11 de Setembro de 1889, tendo como objetivo principal fomentar o desenvolvimento econômico e comercial da Província, e estruturar o sistema de crédito local. Os primeiros diretores, em Curitiba, foram o Barão do Serro Azul, Joaquim Alves de Araújo e o Comendador Francisco Face Fontana. Cf. COSTA, Odah Regina Guimarães. **Ação empresarial do Barão do Serro Azul**. Curitiba : Grafipar, 1981, p. 66-67.

Resolvido o problema sobre o direito da concessão, o gerenciamento da empresa a ser constituída foi entregue ao comerciante Boaventura Fernandes Clapp, natural do Rio de Janeiro e cunhado de Ildefonso Pereira Correia, Barão do Serro Azul, um dos maiores industriais do mate no Paraná. Boaventura Clapp foi o incorporador e primeiro gerente da empresa, com a incumbência de levantar o capital necessário e organizar a implantação do serviço de bondes em Curitiba. Melhoramento muito esperado pela população local e reivindicado por toda a imprensa: “Já é tempo [dizia um jornal da época] de começar a nossa progressiva capital a gozar desta especie de viação, que tantas commodidades e vantagens proporciona á todas as classes da população. Venha ella o mais brevemente que ser possa.”<sup>77</sup>

O primeiro passo que efetivamente levou à constituição da empresa de bondes foi dado por Clapp, pessoa que não detinha recursos financeiros de tamanha grandeza, porém, “de espírito empreendedor e homem de muita actividade”, como era reverenciado pela imprensa local. Sem o capital necessário, só lhe restava formar uma sociedade anônima, chamando a categoria mais opulenta da cidade, os proprietários de engenhos de erva-mate e a burguesia ligada ao complexo ervateiro, a participar da futura companhia. Estes eram os mais diretamente interessados, como veremos adiante, em um transporte eficiente, rápido e barato.

Para levantar o capital destinado à constituição e formação da aclamada empresa, Boaventura recorria a anúncios em jornais, chamando os interessados em investir no empreendimento, a participar das reuniões que viabilizariam o projeto.

#### CURITYBANA EMPRESA DE BONDS

Convido á todas as pessoas que tiverem a bondade de subscrever acções para essa empreza [de bondes] á reunirem-se no Grande Salão, a uma hora da tarde do dia 21 do corrente para a installação definitiva. Curityba, 17 de março de 1887.

O incorporador B. F. Clapp<sup>78</sup>

---

<sup>77</sup> O DEZENOVE de Dezembro, Curitiba, 10 fev. 1887, p. 2.

<sup>78</sup> Ibid., 17 mar. 1887, p. 2.

Para que o tal projeto fosse efetivamente levado a cabo, a Assembléia Legislativa Provincial proporcionou todas as facilidades possíveis à instalação da empresa. O deputado Generoso Marques, por exemplo, apresentou um projeto de lei, aprovado sem dificuldades, isentando de todos os impostos, municipais e provinciais, o material a ser importado pela concessionária dos bondes.<sup>79</sup> Detalhe curioso: dentre os companheiros de legislatura do ilustre deputado, que assumiram seus cargos em outubro de 1886, estava João Tobias Pinto Rebello, um dos principais acionistas dos serviços de transporte.<sup>80</sup>

Pelo contrato de sociedade assinado pelos interessados, ficou estipulado que a empresa chamar-se-ia *Curitybana*, e de razão social *Clapp e Cia*. Fora também definido que o capital social seria de 100:000\$000 (cem contos de réis), divididos em quinhentas ações de 200\$000 (duzentos mil réis) cada uma. Era uma quantia bastante elevada para a época. Para se ter uma idéia, a receita total da cidade de Curitiba no ano de 1882, estava orçada em pouco mais de 78:000\$000 (setenta e oito contos de réis)<sup>81</sup>. Os primeiros 50% do capital seriam captados em três parcelas e serviriam para o assentamento dos trilhos, compra do material rodante e construção da Estação Central da *Curitybana*. Segundo o contrato, só teria direito a voto nas assembléias, o acionista que possuísse um mínimo de cinco ações, ou seja, cada 1% do capital valeria um voto.

Em abril de 1887, tendo em mãos 30 % do capital, Boaventura Clapp foi ao Rio de Janeiro, então capital do Império, fazer a encomenda do material para a implantação dos bondes. Todo ele a ser importado da Europa.

---

<sup>79</sup> ASSEMBLÉIA Provincial do Paraná. Sessão de 7 de março de 1887, Projeto N° 12. **Dezenove de Dezembro**. Curitiba, 18 mar. 1887, p. 1.

<sup>80</sup> ANNAES da Assembléa Provincial do Paraná (1886-1888), Typographia Dezenove de Dezembro.

<sup>81</sup> DOCUMENTOS Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba, 1882. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.



Por carta recebida da Côrte, e que nos foi obsequiosamente franqueada, sabemos que o Sr. Clapp estava em via de realizar, e nas melhores condições, a compra do material para a projectada linha de bonds nesta capital.

S.S. já tinha recebido tres propostas de casas muito importantes que se compromettem a fornecer todo o material posto em Paranaguá até o mez de julho e em condições, como ja dissemos, de satisfazer as vistas da empreza, e o compromisso contrahido por seu digno quão estimado incorporador.

O Sr. Clapp aguardava outras propostas que esperava receber na semana que acaba de findar, devendo partir para esta provincia no vapor de 5 de maio, tempo em que supunha poder realizar satisfactoriamente o assumpto que motivou a sua viagem á Côrte.<sup>82</sup>

FIGURA 3: Ação da Empreza Corytibana<sup>83</sup>



Acervo: Casa da Memória. Coleção Museu David Carneiro.

A implementação do sistema de bondes em Curitiba repercutiu em várias localidades do país. Muitos jornais da Capital do Império noticiaram a estada de Boaventura Clapp naquela cidade e o motivo que o levava até lá. *O Paiz* afirmava: “oxalá continue a desenvolver-se no

<sup>82</sup> O DEZENOVE de Dezembro, Curitiba, 29 abr. 1887, p. 2.

<sup>83</sup> Nesta ação é o único lugar que aparece o nome da empresa escrito com “o”, em todos os demais a grafia é com “u”, por isso optamos por utilizar, em todo o texto, a escrita mais usual.

Paraná a iniciativa particular, que na vizinha província de S. Paulo tanto tem produzido”. O *Diario de Noticias* dizia: “somos informados que em Curityba, capital do Paraná, o Sr. Boaventura F. Clapp acaba de fundar uma sociedade em comandita por acções, sob o titulo - *Curitybana* - para levar a effeito uma concessão por 40 annos, para bonds de cargas e passageiros em toda aquella cidade”. Outras folhas, como o *Jornal do Commercio* e a *Gazeta de Noticias*, davam a mesma importância para o acontecimento.<sup>84</sup>

Excetuando-se a isenção fiscal aprovada pela Assembléia Provincial, toda a implantação desse sistema de transporte partiu da iniciativa privada, motivo de orgulho para a sociedade curitibana. “O exemplo de São Paulo, nos deve servir de estímulo, porque é devido a iniciativa particular, que essa província dá ao mercado, o grandioso espetáculo d’um desenvolvimento maravilhoso,”<sup>85</sup> afirmava a imprensa local. Uma carta de Clapp dizia que a formação da Sociedade *Curitybana* era o “primeiro passo de iniciativa particular, fonte de immensas vantagens para esta futura província”.<sup>86</sup>

Tendo encomendado todo o material para a implantação dos bondes (trilhos, carros de passageiros e os *wagons* para cargas, principalmente mate), o próximo passo seria construir uma estação central. O local foi estrategicamente escolhido, ou seja, contíguo à Estação da Estrada de Ferro, inaugurada em 1885. A economia local estava assentada, principalmente, na exportação de erva-mate e a estrada de ferro, nesse sentido, era muito utilizada para escoar este produto de Curitiba ao Porto de Paranaguá.

Dessa forma, percebe-se a importância de se construir a estação dos bondes junto à estação dos trens, pois o mate saía de diversos pontos da cidade com destino à estação ferroviária. Por outro lado, como grande parte dos produtos consumidos no planalto curitibano

---

<sup>84</sup> Cf. comentário em *O Dezenove de Dezembro*, Curitiba, 18 mai. 1887, p. 2.

<sup>85</sup> *O DEZENOVE DE Dezembro*, 26 mar. 1887, p. 2.

<sup>86</sup> *Ibid.*, 06 abr. 1887, p. 2.

era importado, tanto da Europa quanto de outras regiões do Império, a principal porta de entrada da cidade era a Estrada de Ferro. As mercadorias desembarcadas em Paranaguá subiam a serra nos vagões dos trens, para posterior distribuição nos diversos pontos de comércio. Assim, para a construção da Estação Central dos Bondes, foi escolhida a rua Dr. Trajano (posteriormente denominada Liberdade e atualmente Barão do Rio Branco), pois era a que mais convenientemente atendia aos interesses da *Curitybana*, já que ligava o centro da cidade à Estação da Estrada de Ferro.

Em 1º de junho de 1887, por carta de foro, a municipalidade cedeu à empresa um terreno localizado na atual rua Barão do Rio Branco esquina com a rua Visconde de Guarapuava, onde logo em seguida foi construída a citada Estação.

A Comissão Interina do Quadro Urbano nomeada especialmente pela incompatibilidade da efetiva [uma vez que alguns vereadores são acionistas da empresa de bondes] para dar parecer sobre o pedido que faz a sociedade Curitybana, concessionaria da linha de Bonds de um terreno para estabelecer a principal estação, no largo da Estação da Estrada de Ferro; é por isso a mesma Comissão de parecer que seja concedido á referida sociedade o terreno pedido com 44<sup>m</sup> de frente e 151<sup>m</sup> de fundos e de conformidade com a planta apresentada nesta Camara. Outrossim fica reservado o direito desta Camara de collocar no canto da rua Dr. Trajano e Visconde de Guarapuava um chafariz para uso publico.<sup>87</sup>

A arquitetura da Estação Central não tinha nada de especial, sua fachada era modesta e de linhas bastante simples. Entretanto, por se tratar da empresa de bondes, virou notícia de jornal, como tudo que com ela se relacionava, dado o grau de expectativa que se criou em torno desse serviço. O projeto do edificio fora confiado ao “habil e laborioso” arquiteto Ernesto Guaita, um dos mais renomados de Curitiba naquele período. Como indicamos anteriormente, o mesmo arquiteto que projetou os prédios da Assembléia e do Palácio do Governo, ambos na rua Barão do Rio Branco<sup>88</sup>

<sup>87</sup> Sessão de 27 de maio de 1887. Cf. **Dezenove de Dezembro**, Curitiba, 06 jul. 1887, p. 2. O chafariz provavelmente seria utilizado para fornecer água aos animais de tração da *Curitybana*.

<sup>88</sup> O DEZENOVE de Dezembro, Curitiba, 15 jun. 1887, p. 2. Informações detalhadas sobre os projetos do Sr. Guaita encontram-se em SUTIL, op. cit.



**FIGURA 4: Estação Central da Empresa de Bonds - 1906**

Acervo: Casa da Memória. Coleção Museu David Carneiro.

A construção da estação fora feita mediante concorrência pública, vencida pelo empreiteiro C. Augusto Coelho, que iniciou os trabalhos em junho ou julho de 1887, ficando pronta alguns meses depois. Pelo contrato de construção, o preço da obra ficou em 6:200\$000 (seis contos e duzentos mil réis). O contrato era bastante minucioso e estipulava, entre outros pontos, que a obra deveria estar de “conformidade com a planta, detalhes e orçamento de materiaes feitos pelo Dr. Ernesto Guaita”; “o material empregado será todo de primeira qualidade, sendo todo o madeiramento de pinho bem seco e perfeito”. A obra deveria “ter princípio no dia 1º de julho e terminar o mais tardar em noventa dias dessa data, sofrendo o

empreiteiro a multa de um conto de reis por cada um mês que exceder esse praso.”<sup>89</sup> De nada adiantou tanto preciosismo, menos de dois anos mais tarde, em fevereiro de 1889, a estação foi motivo de manchetes nos jornais da capital paranaense.

Ante-hontem a noite desabou grande parte da Estação de bonds, dando causa o rompimento dos caibros. O telhado fez vir abaixo 3 pilares da parte do fundo, inutilizando completamente mais da metade da Estação. Felizmente não apanhou nenhum dos empregados, produzindo apenas estragos em alguns carros que estavam no depósito.<sup>90</sup>

Se a escolha do local para a construção da estação central foi feita de forma metódica e estratégica, o mesmo rigor foi seguido para a seleção das mulas destinadas à “tracção dos bonds.” Deu-se grande importância tanto ao porte como à idade das mesmas. Conforme anúncio de compra publicado nos jornais da época, as mulas deveriam ter entre “5 e 9 anos, de tamanho regular, sem defeitos e fortes.”<sup>91</sup>

O empreiteiro Augusto Coelho, o mesmo que construiu a estação, celebrou mais dois contratos com a *Curitybana*. O primeiro, de 4 de julho de 1887, tratava do “fornecimento de sete mil dormentes de imbuia medindo 1,2 metros de comprimento, 12 cm de largura e 10 cm de espessura.” A madeira deveria estar “perfeitamente sã, sem fendas, brocas ou ventos.”<sup>92</sup> O segundo contrato, assinado em 13 de setembro do mesmo ano, estabelecia os critérios para o assentamento das linhas, que deveriam percorrer 6 ou 7 mil metros de extensão, espalhando-se pelas principais ruas de Curitiba: os trilhos deveriam seguir “sempre um nivelamento regular mais ou menos de accordo com o das ruas”; as pedras utilizadas para postar os dormentes deveriam ser britadas, de tamanho regular, “que passe em um anel de seis centímetros.”<sup>93</sup>

<sup>89</sup> CONTRACTO. Livro de Notas n. 105, 30 de junho de 1887, p. 27 a 28. Manuscrito. Arquivo: Primeiro Tabelionato Giovanetti.

<sup>90</sup> GAZETA Paranaense, Curitiba, 23 fev. 1889, p. 3.

<sup>91</sup> O DEZENOVE de Dezembro, Curitiba, 16 jul. 1887, p. 3.

<sup>92</sup> CONTRACTO. Livro de Notas n. 105, p. 13v. Manuscrito. Arquivo: Primeiro Tabaleonato Giovanetti.

<sup>93</sup> Idem. p. 72-73.

Como forma de dar “treinamento”, tanto aos condutores dos futuros bondes quanto às mulas de tração, pela cláusula 13ª a empresa se comprometia a fornecer cocheiros, vagões e animais, que serviriam para o transporte de pedras e madeiras nos trabalhos de assentamento dos trilhos.<sup>94</sup>

A primeira linha, inaugurada ainda em 1887, media 6 quilômetros de extensão. Partindo da Estação da Estrada de Ferro, percorria a rua Dr. Trajano<sup>95</sup> até a rua da Imperatriz. Nesse ponto, ela se dividia em dois ramais. Um seguia pela rua da Imperatriz e pela de Matto Grosso, indo terminar no bairro do Batel, em frente ao engenho de mate de Ildefonso Pereira Correia (Barão do Serro Azul), denominado Tibagy.<sup>96</sup> O outro ramal, seguindo pela rua do Riachuelo e *Boulevard Dous de Julho*, terminava em frente ao engenho Fontana, nas proximidades do Passeio Público<sup>97</sup>. (ver planta de Curitiba na p. 96)

Interessante observar o itinerário desta primeira linha, pois ligava a Estação Ferroviária, que levava o mate até Paranaguá, de onde era exportado para diversos países, aos dois maiores centros produtores de erva-mate em Curitiba: as imediações do *Boulevard Dous de Julho* e o bairro do Batel, onde, em 1900, havia doze engenhos de mate. Para melhor atender aos interesses da empresa, dos comerciantes e da população, o traçado das linhas passava pelo centro da cidade, onde os bondes de cargas poderiam entregar, nas casas de comércio, os produtos que chegavam ao planalto curitibano pela estrada de ferro, como farinha, sal e outras mercadorias.

Tanto a região do Batel quanto a do *Boulevard Dous de Julho*, além de núcleos produtores de mate, estavam sendo procuradas pela burguesia local para o estabelecimento de

---

<sup>94</sup> Idem, ibidem. Art. 13 “A Empresa fornecerá ao empreiteiro os seus wagons de carga para transporte de material bem como coxeiros e animaes que o empreiteiro se obriga a amestral-os para o serviço de bonds.”

<sup>95</sup> Provavelmente atual Barão do Rio Branco.

<sup>96</sup> Este local fica, atualmente, próximo à praça Miguel Couto, popularmente conhecida como “pracinha do Batel”.

moradias. Como apontamos anteriormente, o centro da cidade, dado o impedimento da rígida legislação municipal – ainda inspirada na tradição colonial –, não podia comportar projetos arquitetônicos mais ousados, condizentes às aspirações desses industriais. Assim, ao lado dos engenhos de beneficiamento do mate, foram erigidos belos e imensos palacetes, cercados de jardins.<sup>98</sup>

As camadas média e baixa da população precisaram construir suas moradas sem a possibilidade de escapar às posturas mais rígidas. Enquanto a elite tinha meios de driblar os regulamentos e inovar em suas construções, as demais classes tiveram que se manter fiéis a um sistema de lote urbano ainda colonial. O que não impediu que também incorporassem toda a influência do ecletismo. O resultado ora foi criativo, ora foi apenas uma maquiagem fachadística sobre uma casa tradicional. Mas, de qualquer modo prevaleceu a intenção do proprietário de realizar uma obra considerada moderna e personalizada.<sup>99</sup>

Apesar da empresa gozar de vários benefícios cedidos pela municipalidade e pelo governo provincial, ela estava obrigada, por força da lei, a calçar o centro das linhas, pois as patas dos animais de tração dos veículos jogavam pedras nos trilhos, causando incomodo e desconforto aos passageiros por impedir um deslizar suave das rodas sobre os trilhos. Em março de 1888, a *Curitybana* enviou um ofício à Câmara solicitando permissão para usar as pedreiras municipais a fim de dar cumprimento às posturas que determinavam a macadamização das linhas. Este benefício contrariava os estatutos da empresa que fora

---

<sup>97</sup> CLAPP, Boaventura F. *Curitybana - Empresa de Bonds. O Dezenove de Dezembro*, Curitiba, 18 abr. 1887, p. 2.

<sup>98</sup> Numa descrição do jornalista carioca Souza Fernandes fica explícita essa dualidade que até hoje é muito visível na trama urbana: “Somente nas partes novas da cidade, partes estas que são as da sua periferia e que constituem os seus arrabaldes, as edificações não obedecem à monotonia das platibandas, das linhas retas e perpendiculares dessa arquitetura convencional de regras das posturas municipais. Nesses arrabaldes, principalmente à margem da linha férrea, já se encontram elegantes *chalets*, graciosas *cotages* em centros de jardins e cercadas de grandes arvoredos, salientando-se entre eles os cedros altivos, como verdes pirâmides cônicas, a lado de melodiosas casuarinas.” Cf. SOUZA FERNANDES, C. F. *Estado do Paraná: A cidade de Curitiba*. Rio de Janeiro : Gazeta da Tarde, 1912. p.20.

<sup>99</sup> SUTIL. Op. cit. p. 80-81.

aprovado pela Câmara, os quais previam que todo calçamento teria que “correr por conta da Companhia.”<sup>100</sup>

Para poder dar cumprimento ao que determina o Artigo 4º das Posturas d'esta Ill.<sup>ma</sup> Camara com referencia ás vias ferreas nas ruas d'esta cidade, toma-se necessario que se possa obter, não só pedra britada, como o saibro da mesma pedra, para assim formar o verdadeiro – macadame – que não é a pedra partida, accumulada seccamente sem ligação alguma, tornando-se assim incomodo para o transito publico, e impossibilitando o movimento desembaraçado dos carros sobre as linhas, pela constante accumulção de pedras sobre os trilhos atiradas pelas patas dos proprios animaes que pucham os carros; por essa razão, requeiro a esta Ill.<sup>ma</sup> Camara o uso de algumas das pedreiras d'esta Camara, proxima as linhas, para mandar tirar n'ellas não só a pedra, como saibro indispensavel para poder formar o verdadeiro macadam, para o centro das linhas da – Curitybana –, concorrendo assim esta Camara para melhorar o estado ruinoso em que se acham as ruas; sujeitando-se esta empresa ás disposições municipaes com referencia ás pedreiras.<sup>101</sup>

Até o final do ano de 1889 as ruas ainda não haviam sido calçadas. Na sessão da Câmara de 28 de Dezembro, os vereadores intimaram a empresa “a cumprir no mais breve possivel com esse dever.”<sup>102</sup>

Dos vinte e um maiores exportadores de erva mate, em 1890, onze eram sócios da *Curitybana*.<sup>103</sup> Temos razões para acreditar que esse número era bem superior, uma vez que não foi possível relacionar o nome de todos os concessionários. Apenas nove acionistas (de um total de 63, em 1887), detinham 54% do seu capital social.<sup>104</sup> Pessoas proeminentes da economia e da política paranaense figuravam entre os principais sócios da empresa.

Foi possível estabelecer fortes laços ligando os empresários da *Curitybana* ao poder publico local e mesmo provincial. Percebeu-se que os interesses públicos e privados viviam em contubérnio, uma prática que remonta às origens da vila de *Nossa Senhora da Luz dos Pinhais de Curitiba* e da elite político-econômica paranaense. Citemos, de relance, alguns exemplos. a)

<sup>100</sup> DOCUMENTOS Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito. 31 de mai. de 1895.

<sup>101</sup> DOCUMENTOS Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito. 3 de mar. de 1888.

<sup>102</sup> Idem, 28 de dez. de 1889.

<sup>103</sup> A REPÚBLICA. Curitiba, 22 de jul.1890, p. 2 e 10 de nov. 1894, p. 2.



Ildefonso Pereira Correia - o Barão do Serro Azul- industrial e um dos maiores comerciantes de mate. Foi Presidente da Câmara Municipal de Curitiba, Deputado Provincial e Vice-Presidente da Província, era neto do último Capitão-Mor de Paranaguá. b) Manoel Antonio Guimarães, Visconde de Nacar, o maior exportador de erva-mate até pelo menos a década de 1880. Exerceu os cargos de Presidente da Câmara Municipal de Paranaguá, Deputado Provincial e Deputado Geral. c) Manoel Miró Júnior, industrial e exportador de erva mate, neto do Visconde de Nacar e filho do Comendador Manoel Miró.<sup>105</sup> d) José Pinto Rebello, possuía engenho de mate na rua Visconde de Guarapuava, além de comerciante e industrial, exerceu o cargo de vereador e de presidente da Câmara em Curitiba; e) José Fernandes Loureiro que, nas palavras de Francisco Negrão, foi “importante commerciante e abastado capitalista d’esta praça; exerceu vários cargos de eleição popular, entre os quais o de camarista e presidente da Câmara Municipal, prestando bons serviços.”<sup>106</sup> f) João Tobias Pinto Rebello, Além de Deputado Provincial, como já foi citado, presidiu a Câmara Municipal de Curitiba. g) Victor Ferreira do Amaral e Silva, Deputado Estadual Constituinte de 1892, exerceu vários cargos relacionados à educação, foi um dos fundadores e primeiro reitor da Universidade do Paraná.<sup>107</sup> A lista é por demais extensa. Paremos por aqui para não tornar a narrativa mais árida do que o estritamente necessário. Entretanto, estando a curiosidade do leitor aguçada, uma lista com os nomes dos acionistas que foram identificados poderá ser encontrada no anexo 3.

---

<sup>104</sup> A REPUBLICA. Curitiba. 29 jun. 1890, p. 2-3.

<sup>105</sup> OLIVEIRA, Ricardo Costa de. **O silêncio das genealogias: classe dominante e Estado do Paraná (1853-1930)**. Campinas, 2000. Tese de Doutorado. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, p. 266-272.

<sup>106</sup> FRANCISCO Negrão. **Genealogia Paranaense**. V. 5. Curitiba : Impressora Paranaense. p. 23.

<sup>107</sup> OLIVEIRA, Op. Cit. p. 271-272.

Em 1906, a empresa já possuía 20 carros para o transporte de passageiros e pelo menos 15 vagões de cargas, destinados principalmente ao transporte de mate.<sup>108</sup> Além disso, como já foi dito, a primeira linha que se inaugurou em 1887, ligava dois núcleos produtores de erva-mate à estação da Estrada de Ferro.

Anteriormente à instalação dos bondes, o transporte do mate em Curitiba era feito por carroceiros, provavelmente a um preço superior ao dos bondes. O barateamento no custo do transporte se deve, basicamente, a dois motivos: a) os bondes tinham isenção de todos os impostos, tanto municipais quanto provinciais (posteriormente estaduais), enquanto os carroceiros, independentemente de seu cabedal, estavam sujeitos às taxas de matrícula dos seus veículos, as quais deveriam ser pagas, impreterivelmente, todos os anos; b) os bondes poderiam transportar um número superior a 20 barricas de mate e cerca de 20 passageiros, enquanto que as carroças comportavam uma quantidade bem inferior. “As ruas como que se alegravam ao rodar quase vertiginoso dos *wagons*, que conduziam, cada um, de 20 a 25 barricas de erva-mate! Ora, compare-se um carro de cargas da Curitybana com esses pesados carroções antidiluvianos...”, comentava, orgulhoso, um cronista da época.<sup>109</sup> (ver anexo 2)

No dia seguinte à inauguração dos bondes, o preço de uma passagem, cobrado por um serviço de diligência que transportava passageiros da Estação da Estrada de Ferro ao *Grande Hotel*, localizado na esquina da rua da Imperatriz com a da Liberdade, passou a ser de 100 réis, contra os 200 réis cobrados anteriormente aos bondes.<sup>110</sup> Por efeito da concorrência do novo meio de transporte, houve, neste caso, uma redução de 50% no valor cobrado pelas diligências.

---

<sup>108</sup> **Centenário do transporte coletivo em Curitiba - 1887-1987.** Secretaria de Estado da Cultura. Base em fotografia. Manuscrito.

<sup>109</sup> GAZETA Paranaense. Curitiba, 16 nov. 1887, p. 2.

<sup>110</sup> O DEZENOVE de Dezembro. Curitiba, 07 dez. 1887, p. 2.

**FIGURA 5: engenho de mate no Batel, com bondes repletos de barricas - 1910**



**Fonte: Centenário do transporte coletivo em Curitiba - 1887- 1987. op. cit., Coleção Cid Destefani**

A erva mate teve, de fato, um papel muito importante na implantação dos bondes a mula em Curitiba. Há casos, inclusive, em que os passageiros eram prejudicados em função do transporte de cargas. Apesar da importância expressiva do mate para a empresa, a receita advinda da locomoção de passageiros era superior. No primeiro semestre de 1888, esta rendeu 11:217\$300 (onze contos, duzentos e dezessete mil e trezentos réis), contra 5:076\$730 (cinco contos, setenta e seis mil e setecentos e trinta réis), dos bondes de cargas. No segundo semestre deste mesmo ano, a diferença diminuiu um pouco, sendo de 8:107\$800 e 7:430\$910, respectivamente a receita de passageiros e de cargas.<sup>111</sup> Como se vê, quase 50% da receita da Curitybana eram provenientes do transporte de cargas, representadas em grande parte pela

<sup>111</sup> CLAPP, Boaventura Fernandes. Ineditorial. *Gazeta Paranaense*, Curitiba, 06 fev. 1889, p. 2-3.

erva mate. Alguns anos mais tarde, entre 1893 e 1894, a receita proveniente do transporte de passageiros multiplicou-se de forma bastante acentuada, chegando a ultrapassar os 50 contos de réis –quase 5 vezes superior aos valores verificados em 1888–, enquanto que as cargas de exportação não alcançavam a cifra de 14 contos de réis.<sup>112</sup> Isso nos leva a duas conclusões, a primeira é que a população estava aumentando consideravelmente; a segunda, é que um número cada vez maior de pessoas estava fazendo uso dos bondes para se locomover dentro do espaço urbano.

Portanto, é necessário levar em consideração todas as transformações que estavam ocorrendo em Curitiba no final do século XIX, como aumento populacional, saneamento da cidade e outras melhorias, para se poder compreender como e porquê houve a necessidade da instalação dos bondes, da mesma forma não pode ser desconsiderada a produção do mate, e, principalmente, a necessidade de transportá-lo dos diversos engenhos até a Estação Ferroviária.

### ***Dia de Galas***

Grande parte do mérito pela concretização da empresa deveu-se aos incansáveis esforços de Boaventura Clapp, que assumiu a gerência da *Curitybana* no seu primeiro ano de funcionamento. A ele coube todas as atividades de constituição da empresa, desde o levantamento do capital até o assentamento dos trilhos e compra de todo o material. A inauguração dos bondes, depois de diversos adiamentos em função do “máio tempo” e outros imprevistos, ocorreu em 8 de novembro de 1887, seis meses, portanto, após o primeiro aporte de capital e quase cinco anos depois da Câmara ter autorizado a instalação do serviço.<sup>113</sup> Esse dia foi marcado por festas, músicas e aclamação popular, além de contar com a presença de

---

<sup>112</sup> A REPÚBLICA, 9 de nov. 1894, p. 2.

inúmeras personalidades, como o Presidente da Província, diversos vereadores, Chefe de Polícia e representantes de todos os jornais da capital paranaense.

Se, como disse um cronista da época, “o escriptor pode apenas esboçar pallidamente toda a solemne magestade do acto,”<sup>114</sup> é melhor deixar que uma testemunha se manifeste.

### INAUGURAÇÃO DOS BONDS

Foi hontem um dia de galas, de esplendidas e ruidosas festas nesta capital.

A inauguração dos *bonds*, que era esperada com justa anciedade pela população, avida por esse melhoramento, que vem transformar beneficemente os seus habitos e bem estar, realisoou-se no meio das mais entusiasticas expansões de regosijo popular.

As 11 e ½ horas da manhã partiram da elegante Estação da Empreza - CURITYBANA -, proxima a Estação da Estrada de Ferro, quatro elegantes carros embandeirados, em tudo iguaes aos da empreza Carris Urbanos - da Côrte, conduzindo o presidente da provincia, chefe de policia, representantes do “Dezenove de Dezembro”, “Gazeta. Paranaense”, “Diario Popular”, o gerente da empreza e outros cavalheiros.

No centro, em carro descoberto e tambem embandeirado, tocava a banda de musica do 2º Corpo de Cavallaria.

Em frente ao Grande Salão, onde se achavam a commissão da Camara Municipal, os convidados e os representantes da “Revista do Paraná”, “Republica” e “Deutsche Volkszeitung” tomaram aquellas e estes lugar nos *bonds*, que seguiram pelas ruas da Imperatriz, Assembleia, Alegre, Largo D. Pedro 2º, Travessa da Cadeia, Rua do Riachuelo até o Boulevard 2 de Julho, que estava lindamente ornado de arcos e bandeiras, até a chacara do sr. Fontana, que, com aquelle cavalheirismo que o distingue, recebeu os convidados, offerecendo lhes flores naturaes e um profuso copo d'agua. Ali foi pelo presidente da provincia um discurso de saudação aos accionistas e gerente da Empreza e á municipalidade e a população de Curityba declarado inaugurada a linha de *bonds*.

O sr. Boaventura F. Clapp, digno gerente da Empreza, agradeceu a saudação de S. Ex. e o auxilio que a Empreza recebêra dos poderes publicos.

Em nome da Camara Municipal orou o sr. vereador Antonio R. do Nascimento, membro da respectiva Comissão.

Em seguida regressaram os *bonds*, conduzindo os mesmos e outros cavalheiros e familiares, pelas ruas do Riachuelo e Imperatriz e seguiram para de Matto Grosso até o Batel, ponto terminal, sendo em todo este trajeto saudado por estrepitosas aclamações populares, foguetes e flores, que das janelas das casas eram derramadas em ondas sobre os carros.

Pouco alem da chacara do Dr. Muricy, achava-se postado um grupo de cavaleiros, trazendo fitas a tiracolo e empunhando bandeiras, sob o commando [do] intelligente industrial William Withers, que acompanhou os *bonds*, erguendo de espaço a espaço extrepitosos vivas, correspondidos pelos passageiros dos *bonds* e pela multidão que bordava as ruas.<sup>115</sup>

<sup>113</sup> GAZETA Paranaense, Curitiba, 06 nov. 1887, p. 2.

<sup>114</sup> Ibid, 11 de nov. 1887, p. 2.

<sup>115</sup> O DEZENOVE de Dezembro. Curitiba, 09 nov. 1887, p. 2.

Nos dias seguintes à festiva e inclita inauguração, foi “enormissima a afluencia de povo nos bonds,” a ponto de tornar difícil de se conseguir um lugar nos mesmos.<sup>116</sup>

Havia uma tabela de preços bastante minuciosa, na qual estava especificado uma variedade de produtos que eram transportados nos bondes.

TABELA 1

CURITYBANA TABELLA DE CARGAS		
CARGAS DE IMPORTAÇÃO		
Produto	Quadro urbano	Fora do quadro urbano
Saco de 60 kg.....	60.....	80
Saco de 75 kg.....	75.....	95
Até 45 kg.....	50.....	70
Barrica de farinha de trigo ou mandioca....	80.....	100
Carga de sal 50 litros.....	35.....	50
Carga de sal 35 e 40 litros.....	30.....	40
Carga de sal 20 litros.....	15.....	25
Volumes de 15 kg.....	40.....	25
Pipas de líquido.....	800.....	1.000
Quintos de líquidos.....	160.....	200
Décimos de líquidos.....	90.....	120
Mobiliás, pianos e outros volumes semelhantes.....	3.500.....	4.500
CARGAS DE EXPORTAÇÃO		
Uma barrica.....	100.....	120
Meia dita.....	60.....	80
Quarto dita.....	40.....	50
Volumes por 15 kg.....	20.....	40

Fonte: O Dezenove de Dezembro. Curitiba, 29 set. 1888, p. 4.

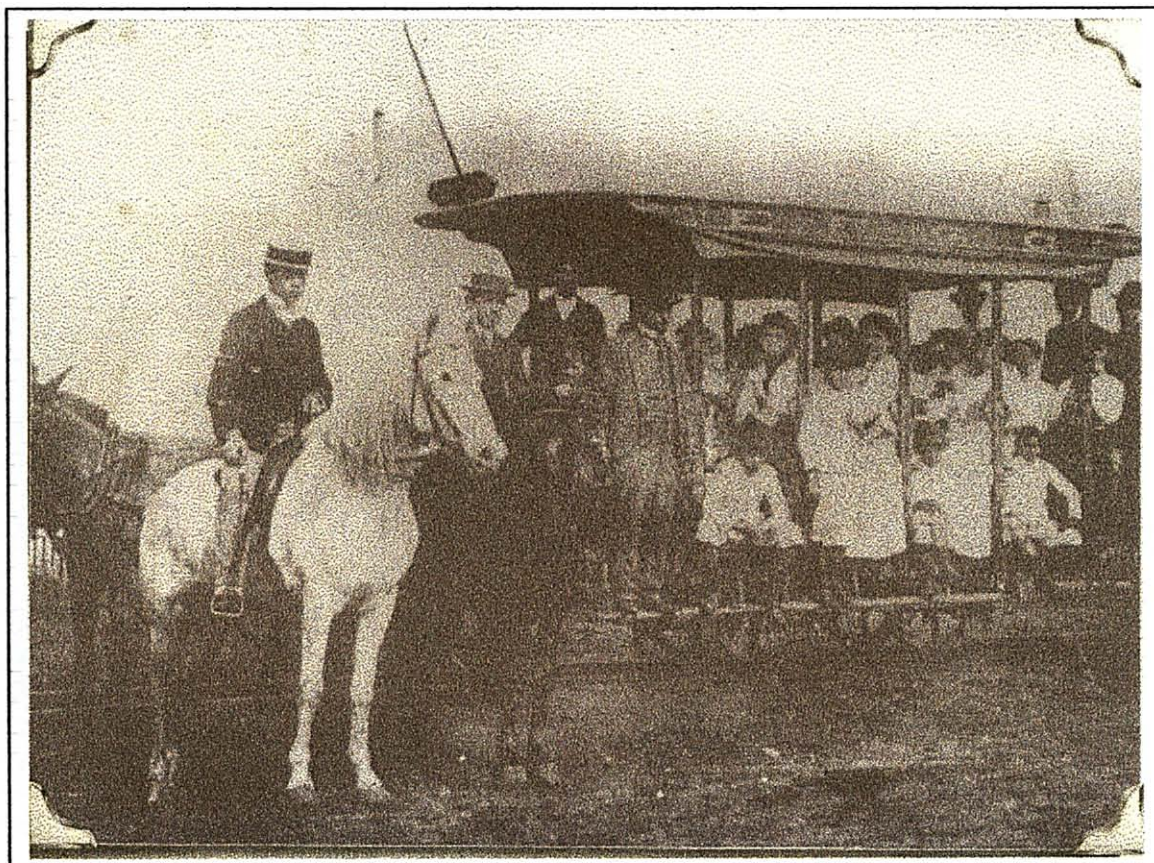
Na composição dos bondes adquiridos pela *Curitybana*, encontramos basicamente três tipos de carros: *Wagons*, destinados ao transporte de cargas, principalmente erva-mate, e bondes de passageiros de 1ª classe e de 2ª classe. Os vagões de cargas eram simples chassis sobre trilhos, e pagava-se cem réis por barrica de mate de qualquer linha até a Estação da Estrada de Ferro. Posteriormente, o preço da linha do Batel passou a custar cento e vinte réis. Nos bondes de passageiros de 1ª classe, pagava-se cem réis até o *Boulevard Dous de Julho* ou

<sup>116</sup> GAZETA Paranaense. Curitiba, 15 nov. 1887, p. 2.



até a *Chacara do Sr. Pires*, na rua de Matto Grosso, e duzentos réis até o Batel. Nos carros de 2ª classe, a passagem até esta localidade custava 100 réis. “Só não pagam passagens as crianças de peito, pagando porém, as pessoas que as carregarem, as quaes só poderão entrar nos Bonds de 1ª classe, estando calçadas.”<sup>117</sup>

**FIGURA 6: foto atribuída ao dia da inauguração dos bondes<sup>118</sup>**



**Fonte: Centenário do transporte coletivo em Curitiba - 1887 - 1987. op. cit., Coleção Cid Destefani**

Em noites de carnaval, bailes nos clubes ou ainda “espetáculos lyricos ou dramaticos no S. Theodoro”, a *Curitybana* colocava bondes extras, que poderiam circular, dependendo da ocasião, até as duas horas da madrugada.<sup>119</sup>

<sup>117</sup> CLAPP, Boaventura F. *Empresa Curitybana - Tabela de Preços. Dezenove de Dezembro*, Curitiba, 09 nov. 1887, p. 2.

<sup>118</sup> Acreditamos tratar-se de um equívoco, uma vez que a esse tempo a companhia de bondes chamava-se *Empresa Curitybana*, e não *Empresa Ferro Carril Curitybana*, como aparece na foto.

<sup>119</sup> CORREIA, Vitorino José. *Empresa Curitybana - horario. A Republica*, Curitiba. 21 mar. 1890, p. 4.

A princípio pode parecer que a Companhia *Curitybana* era sensível às necessidades da população, buscando uma integração com a sociedade. Porém, nunca em detrimento dos seus interesses; apesar de ser uma concessionária de um serviço público, a empresa fora estabelecida com fins lucrativos.

Sempre que havia uma oportunidade para aumentar o faturamento da empresa, eram colocados bondes em horários extraordinários. O preço, evidentemente, nestes dias, subia bastante, podendo custar até 500 réis uma única passagem até o Batel,<sup>120</sup> ou seja, mais que o dobro do preço normal.

Nas noites de Natal, por exemplo, havia bondes do Batel e do Fontana<sup>121</sup> para a Igreja Matriz, na Praça D. Pedro II, às vinte e três horas, os quais voltavam para os mesmos pontos, quinze minutos depois da missa, ao preço de 300 e 200 réis, respectivamente. Esses valores representavam, em média, cerca de 100 % a mais que o normal.<sup>122</sup>

Apesar da majoração dos preços, os bondes extras eram medidas simples, que promoviam uma maior integração entre a nova empresa e a população da Curitiba do final do século XIX.

Os primeiros bondes que circularam em Curitiba eram abertos, e não ofereciam muito conforto aos usuários. Entretanto, em função do rigoroso inverno curitibano, a empresa teve que tomar providências a respeito. Já para a primeira estação fria que a empresa teve de enfrentar, foi necessário importar novos carros, agora fechados, que começaram a circular em julho de 1888.

Conforme noticiamos, começaram a funcionar ante-hontem os dous bonds fechados desta Empreza.

---

<sup>120</sup> GAZETA Paranaense, Curitiba, 02 mar. 1888, p. 3.

<sup>121</sup> Próximo ao Passeio Público.

<sup>122</sup> GAZETA Paranaense, Curitiba, 23/12/1887, p. 3.



Sobre ser de grande elegancia, os novos bonds da Empresa Curitybana são de grande e util commodidade para a população, pois que não sendo raros os dias frios e chuvosos nesta capital, indispensavel se tornava a aquisição de bonds dessa especie, que offerecem em taes dias um excellent e agradável abrigo.<sup>123</sup>

O nosso publico deve comprehender que esses vehiculos são mais apropriados á conducção de senhoras, como se usam em todas as cidades, por isso esperamos que os passageiros se absterão de fumar dentro dos bonds.<sup>124</sup>

O rigor do inverno curitibano não só obrigou a empresa a adquirir novos vagões como também a construir uma sala de espera, “para commodidade do publico”, no Batel. Essa sala ficava contígua à casa do Sr. Manoel de Sousa Azevedo, onde todos os bondes estacionavam durante 3 minutos antes de sua “volta para a cidade.”<sup>125</sup> Distingue-se aqui o bairro “Batel” da “cidade”, porque quando os bondes começaram a operar, em 1887, o dito bairro ficava fora do chamado “quadro urbano.”

### *Planos inconfessaveis*

Em julho de 1888, através de uma moção assinada por 16 acionistas, Boaventura Clapp foi destituído do cargo de Gerente da *Curitybana*. Dois foram os motivos alegados para o seu afastamento da direção da empresa. O primeiro é que ele estaria, como de fato estava, envolvendo-se em uma outra empresa, não podendo, dessa forma, segundo os argumentos dos seus opositores, dedicar-se exclusivamente à *Curitybana*, acarretando prejuízos à mesma. Este novo empreendimento não tinha nenhuma relação com o serviço de transporte; destinava-se à limpeza de fossas e remoção do lixo no quadro urbano. O vereador José Camacho de Oliveira, que também protestou contra a elaboração de posturas que regulamentavam os serviços de bondes e carroças, em março de 1888, por julgar que atendia apenas aos interesses da *Curitybana*, redigiu um protesto que atingia Clapp diretamente. Segundo o vereador, a

<sup>123</sup> GAZETA Paranaense, Curitiba. 10 jul. 1888, p. 2.

<sup>124</sup> O DEZENOVE de Dezembro. 7 de jul. de 1888, p. 2.

<sup>125</sup> A REPUBLICA, Curitiba, 06 dez. 1889, p. 3.

proposta para os novos serviços fora aprovada por uma minoria.<sup>126</sup> Mesmo debaixo das reclamações de Camacho, Boaventura Clapp foi concessionário da limpeza pública durante alguns anos.

O segundo motivo alegado para o desligamento de Clapp da gerência dos bondes, teria sido a compra de um ‘caminhão’ que, segundo os acionistas rebeldes, fugia completamente aos verdadeiros propósitos e à natureza da *Curitybana*. O gerente demissionário justificava que o ‘caminhão’ era de muita utilidade à empresa, pois se destinava a fazer mudanças e transportes de cargas nos lugares não atendidos pelas linhas de bondes.

Passado algum tempo de sua destituição, Boaventura Clapp manifestou, publicamente, seu descontentamento com os acionistas que promoveram sua saída da empresa. Ele não explica com clareza o acontecido, apenas informa que sua substituição teria sido decidida em uma assembléia convocada para “fins tão diversos”, e porque ele teria, quando estava à frente da empresa, “contrariados planos inconfessáveis”<sup>127</sup> daqueles acionistas. Infelizmente ele não dá mais detalhes e nem explica quais eram esses “planos”.

É inegável que Boaventura Clapp foi o maior realizador da *Empresa de Bonds Curitybana*. Trabalhou ativamente para a efetivação desse sistema de transporte em Curitiba, executou a compra do material, abriu concorrência para a construção da Estação Central e assentamento das linhas, enfim, acompanhou *pari passu* todo o processo de instalação da empresa. Infelizmente, o episódio de sua saída em 1888 parece não ter merecido a devida atenção. Os jornais, sempre tão profícuos em divulgar qualquer notícia referente à *Curitybana*, silenciaram-se sobre o caso. A compra de um ‘caminhão’ e a sua dedicação a um outro tipo de empresa não podem ser considerados como os únicos motivos que levaram à sua destituição.

---

<sup>126</sup> CAMACHO, José de Oliveira. **Protesto**. Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal. 28 jul. 1888. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

<sup>127</sup> CLAPP, Boaventura Fernandes. Ineditorial. **Gazeta Paranaense**, Curitiba, 06 fev. 1889, p. 2-3.

Ainda mais porque seu substituto na gerência da empresa foi o já conhecido José Pinto Rebello, que dispensou seu próprio ordenado, entregando-o a outro que fazia todo o serviço, continuando ele oficialmente como gerente.<sup>128</sup>

É sob a administração daqueles que sucederam Boaventura Clapp que se verifica uma maior incidência de reclamações nos jornais quanto aos serviços oferecidos pela empresa. De fato, com a intenção de cortar gastos, foram imediatamente suprimidos ou dispensados diversos funcionários, como por exemplo, a “supressão dos dois despachantes e fiscaes da receita!”, “Supressão do agente de cargas”, “supressão do despachante da Estação Geral”,<sup>129</sup> além da demissão de um condutor e de um cocheiro. Essa redução exagerada de pessoal evidentemente refletiu na qualidade dos serviços prestados. Referindo-se ao seu sucessor, Clapp indicou com muita propriedade qual fora o resultado de tantas “supressões”:

A sua queda para supressões, suprimiu o bond pela praça D. Pedro II, para não fatigar os animais! Não menciono outras supressões porque ellas estão no conhecimento do publico que nota a supressão da regularidade, a supressão de aceio, a supressão de respeito, e até a *supressão de animaes*, – pois que já um bond viajou na rua de Matto Grosso com um só burro!<sup>130</sup>

Mesmo diante de tantas demissões, do fechamento da Agência do Largo do Mercado e de uma linha, esta última “para não fatigar os animaes”, não se obteve uma redução de custos. No primeiro semestre de 1888, sob a administração de Clapp, a *Curitybana* gastou, em ordenados, 9:114\$240 (nove contos, cento e quatoze mil e duzentos e quarenta réis); nos seis meses seguintes à sua destituição, os gastos com ordenados somaram 9:450\$180 (nove contos, quatrocentos e cinquenta mil e cento e oitenta réis). E não se tem notícias de que os salários dos empregados foram aumentados. Como se vê, o novo gerente da *Curitybana* não foi muito feliz na sua tentativa de reduzir custos, ao contrário disso, aumentou-os. Num ato de

---

<sup>128</sup> Ibid.

<sup>129</sup> Ibid.

<sup>130</sup> Ibid.

desespero, chegou-se mesmo a reduzir 2 litros de milho, destinados à alimentação, de cada uma das mulas de tração!<sup>131</sup> Não é de admirar-se que a linha da praça D. Pedro II viesse a “fatigar os animaes”.

### *Hábitos de arraial e os espíritos malévolos e atrasados*

Mesmo antes da efetiva instalação, a empresa começaria a enfrentar uma rotina de constantes problemas. Em outubro de 1887, antes, portanto, de se inaugurar o serviço de bondes, a imprensa já chamava “a atenção da policia para um grupo de meninos que cobrem de pedras os trilhos dos bonds, o que, embora feito sem más intenções, póde trazer graves e funestos resultados.”<sup>132</sup>

Colocar pedras nos trilhos era uma diversão prazerosa aos jovens da época. Anos após ter iniciado o serviço dos bondes, meninos de “maus instintos” continuavam a promover atos de vandalismo às custas do bem estar comum, comportamento indigno de habitantes de uma “capital civilizada”. Nem mesmo a reivindicação de acionar a força policial para reprimir atos dessa natureza fora suficiente para pôr fim aos mesmos.

Meninos de maus instintos e que não recebem a necessária educação no lar, se comprazem quer de dia quer de noite, em collocar pedras nos trilhos dos bonds para fasel-os saltar causando sustos quando não são desastres aos passageiros.

Ainda ante-hontem á noite dois bonds que percorrem a rua Aquidabam saltavam constantemente fóra dos trilhos por causa das pedras que os meninos perversos collocavam nas respectivas linhas.

Na rua de Matto Grosso da-se a mesma cousa todos os dias.

Pedimos insistentemente aos srs. paes dessas crianças travessas e malignas que tenham um pouco mais de cuidado com a educação desses futuros cidadãos, e que sem occupação aos livros e aos serviços cazeiros de divertem em praticar esses actos de selvageria.<sup>133</sup>

<sup>131</sup> GAZETA Paranaense, Curitiba, 06 fev.1889 p. 2-3.

<sup>132</sup> GAZETA Paranaense, Curitiba, 04 out. 1887, p. 2.

<sup>133</sup> A REPÚBLICA, 22 de ago. 1895, p. 1.

**Figura 7: “limpa-trilhos”- medida contra os atos de vandalismo**



**Fonte: Centenário do transporte coletivo em Curitiba - 1887 - 1987. op. cit., Coleção Cid Destefani.**

Em certas ocasiões, quando as linhas já estavam em pleno funcionamento, atitudes como estas saíam do campo da brincadeira para tornarem-se algo muito mais sério e grave. Alguns dias após a inauguração, Boaventura Clapp encaminhou à Câmara Municipal um requerimento exigindo providências quanto a atitude de pessoas que estavam prejudicando o bom funcionamento da *Curitybana* e o livre trânsito dos bondes.

[...] a empresa tem-se visto embaraçada, coagida e prejudicada em seus interesses, pela ignorância de uns, má fé de alguns e intenção acintosa de muitos indivíduos, que, ou embaraçam o movimento de seus carros collocando propositalmente paus e pedras sobre os trilhos, ou sem o menor respeito do publico que transita nos carros, e aos interesses da Empresa, e só tendo em vista uma conveniencia propria, toda filha da rotina e da ambição pessoal, acoroçoam aos carroceiros no abuso de collocarem as carroças sobre os trilhos da Empresa, fazendo os carros da mesma esperarem 15, 20 e mesmo 30 minutos, p<sup>a</sup>. que essas carroças carreguem ou descarreguem mercadorias; sendo que esse mesmo serviço



poderia ser feito ficando as carroças afastadas 50 centímetros do trilho externo da linha, sem por isso prejudicar ao commercio!

A capital d'uma provincia não pode nem deve conservar habitos de arraial e se o progresso nos aponta melhoramentos, não deve o estacionarismo hostilisal-os com depreciação do nosso conceito local.<sup>134</sup>

De fato, as ruas de Curitiba eram, como afirmava o gerente da *Curitybana*, largas o suficiente para que os carroceiros pudessem carregar ou descarregar suas mercadorias. A questão era mais complexa do que a simples falta de espaço físico. Como foi dito em páginas precedentes, antes da instalação dos bondes em Curitiba, os serviços de transporte, tanto de cargas quanto de passageiros, eram realizados por carroceiros, uma espécie de trabalhadores autônomos. Estes viram o seu mercado de trabalho bastante reduzido quando os bondes entraram em operação. Os bondes eram mais rápidos e mais confortáveis, e, além disso, o preço das passagens era mais barato. A empresa de bondes estava isenta de todos os impostos, enquanto que os carroceiros estavam sujeitos aos impostos referentes à matrícula de seus veículos. A alternativa encontrada pelos condutores de carroças foi a de impedir o livre trânsito dos carros da *Curitybana*. Ora, se eles conseguissem criar um sentimento de aversão, por parte da população, aos bondes, em função das longas e demoradas esperas, tornariam o seu serviço mais procurado, em detrimento dos bondes.

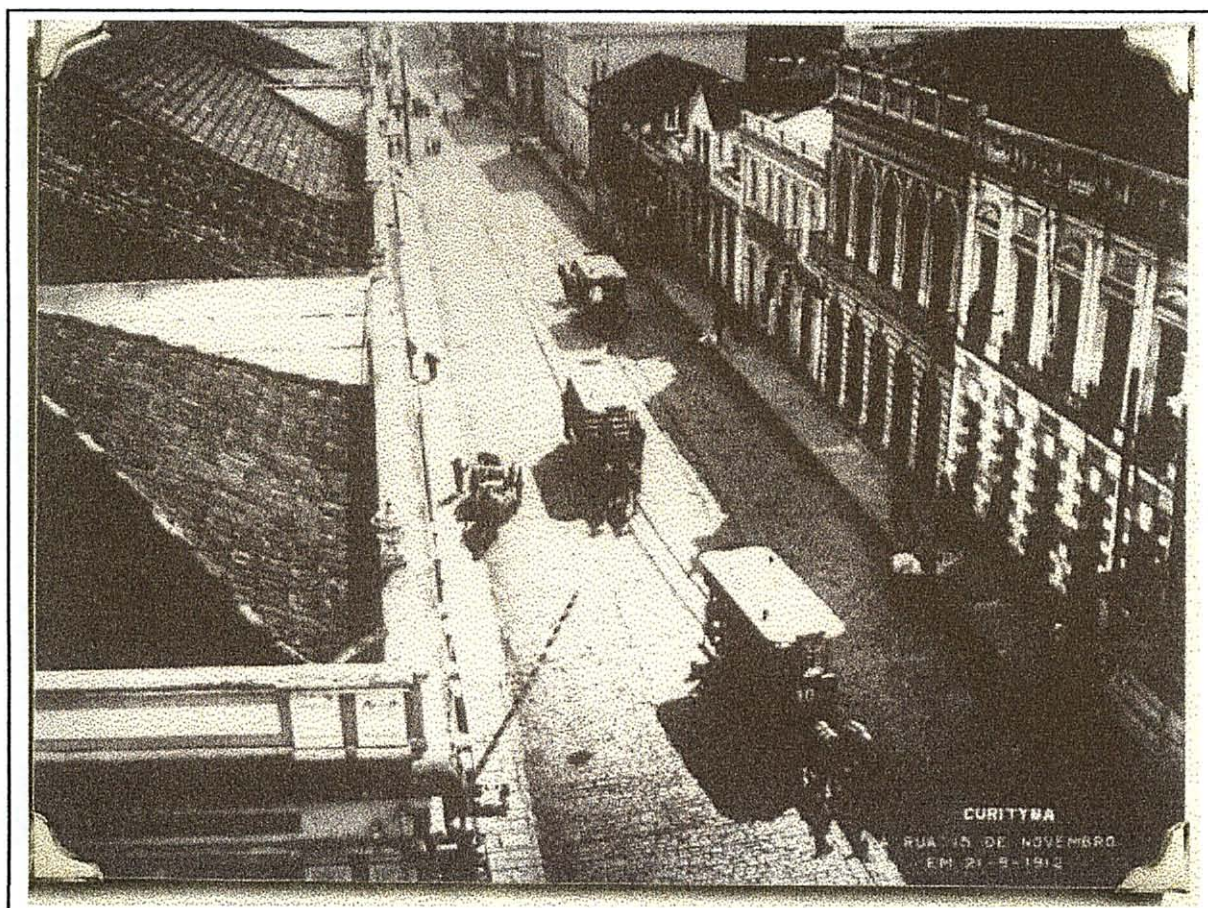
Encontramos nessa prática dos carroceiros um paralelo com aquilo que havia acontecido na Europa anos antes. No início do Século XIX, trabalhadores ingleses, na tentativa de defenderem seu mercado de trabalho, iniciaram um movimento organizado que tinha como objetivo inviabilizar o emprego das máquinas no processo produtivo. O operariado de diversos países europeus atribuía ao uso generalizado de equipamentos mecânicos as péssimas condições de trabalho, a falta de autonomia, e, principalmente, o crescente

---

<sup>134</sup> CLAPP, Boaventura F. Documentos-Constituíntes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. 24 nov. 1887. Arquivo da Casa da Memória: Manuscrito.

desemprego. Os trabalhadores entravam nas fábricas e, aos gritos ensandecidos de "quebrai as máquinas!", destruíam todos os equipamentos que encontravam pela frente. Em Curitiba, como na Europa, as “máquinas” sobreviveram.

**FIGURA 8: vista da rua XV de Novembro - 1912**



**Fonte: Centenário do transporte coletivo em Curitiba - 1887 - 1987. op. cit., Coleção Cid Destefani.**

Clapp havia solicitado providências à Câmara Municipal quanto aos abusos praticados por “espíritos atrasados e malevolos” que, propositadamente, colocavam carros, carroças e objetos postados sobre os trilhos, embaraçando a livre circulação dos bondes, em prejuízo da empresa e do público em geral. Como não foi atendido no seu primeiro pedido, logo, em janeiro de 1888, ele enviou um novo ofício à administração municipal, confirmando a necessidade de se criar posturas que regularizassem o trânsito da cidade. Clapp, inclusive,

encaminhou aos camaristas um folheto anexo a este ofício “contendo as posturas criadas pela Camara Municipal da Capital do Imperio com relação ás Emprezas de bonds.”<sup>135</sup>

Aliás, a imprensa de Curitiba já vinha, há algum tempo, prevendo esse tipo de problema, pois já havia sido registrado em outras cidades que possuíam serviços de bondes, como São Paulo e Rio de Janeiro.

Lemos sempre nos jornaes da Côrte e de S. Paulo noticias referentes á multas inflingidas a colcheiros e carroceiros, que impedem o livre transito dos bonds. Aqui temos visto nas viagens de experiencia os conductores de carros e carroças, desprezarem uma grande margem das ruas, todas muito largas e espaçosas, para propositalmente irem andando ou pararem em cima dos trilhos, fazendo-se surdos, aos signaes que lhe são feitos, pedindo licença para passagem.

Ora, se na Côrte, onde as ruas são estreitas, ha multas neste sentido, julgamos que, com superior justiça, deve a Camara Municipal desta capital, onde as ruas são bastante largas, creal-as para cohibir abusos, que podem trazer difficuldades ao commercio.<sup>136</sup>

Como as ruas de Curitiba, em sua maioria, eram bastante largas, podendo perfeitamente comportar o trânsito dos bondes e dos carroceiros concomitantemente, a única explicação provável para os inúmeros incidentes que ocorreram, era a defesa, por parte dos carroceiros, de seus espaços no mercado de trabalho. O difícil seria os cocheiros conseguirem competir com os bondes. Estes podiam transportar uma quantidade bem superior, tanto de carga quanto de passageiros. Some-se a isso, os incentivos fiscais que a *Curitybana* gozava, tudo concorrendo para a diminuição dos seus custos operacionais. Os constantes atritos entre os condutores dos bondes e os cocheiros de carroças, algumas vezes, quase acabaram em violência, ou então num “grosso salceiro.”

Ante-hontem deu-se na rua de Matto Grosso um principio de conflicto, que poderia ter sérias consequencias, se não fosse a delicadeza e a prudencia dos empregados da Companhia de bonds e de alguns cavalheiros, que então estavam presentes. É o caso que

<sup>135</sup> CLAPP, Boaventura F. Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. 14 jan. 1888. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

<sup>136</sup> GAZETA Paranaense, Curitiba, 09 out. 1887, p. 1.



tendo uma carroça descarregado, conservava-se ainda assim sobre os trilhos, sem attender aos apitos dos bonds que vinham perto. Uma vez chegados perto das carroças, os respectivos conductores pediram ao carroceiro que se retirasse dos trilhos, ao que respondeu que havia descarregado e portanto estava descansando. E q' não sahia. Esgotados os meios suasorios os empregados da Companhia tomaram a deliberação de affastarem a carroça dos trilhos. Outros carroceiros que estavam por alli, não puderam ficar impassiveis diante de tão grande *Attentado* e quizeram armar um grosso *salceiro*. Accudiram então os Srs. Guilherme Xavier de Miranda, Fernando Scheider e outros cavalheiros, que reprehenderam energicamente aos carroceiros. Se em vez de encontrarem essa digna opposição, os carroceiros encontrassem acoroçoamento a esse proceder, o que não aconteceria? [...].<sup>137</sup>

Os ânimos estavam acirrados, não dando sinais de apaziguamento entre as partes “beligerantes”. A contenda entre os carroceiros –símbolos do atraso– e os bonds –ícones de progresso, de desenvolvimento– não cessava. Em 2 de março de 1888, entre duas e três horas da tarde, achava-se sobre os trilhos, em frente ao mercado, próximo à cadeia, um carroção de transportar carne verde. O cocheiro, um individuo conhecido por Paulista, foi convidado pelo condutor do bonde número três a retirar-se, juntamente com sua carroça, dos trilhos, para dar passagem ao bonde. Não o quis fazer, demorando-se propositadamente 10 minutos, até acabar de descarregar o seu veículo. No dia seguinte a este episódio, mais um problema foi verificado. Entre oito e nove horas da manhã, na rua do Riachuelo, em frente à Casa Comercial Aufredo Eugenio & Cia., achava-se uma carroça sobre os trilhos. O condutor do bonde dirigiu-se a um sócio daquele estabelecimento comercial, pedindo-lhe que mandasse retirar a dita carroça, pois as posturas assim determinavam, obtendo em resposta ao seu apelo, “que [ele] não se importava com as posturas”. O mais curioso é que o referido sócio [Eugenio] era vereador, “e procedendo assim, de que recursos deverá esta Empreza lançar mão para ver garantido seu direito de livre trânsito em suas linhas?” indagava Clapp.<sup>138</sup>

Nem mesmo a aprovação das posturas, segundo o gerente da empresa, fora suficiente para que cessassem os conflitos, pois continuava “o espirito rotineiro e ignorante, a

---

<sup>137</sup> GAZETA Paranaense, Curitiba, 30 nov. 1887, p. 2.

envergonhar a população sensata de nossa Capital.” Houve caso em que os proprietários das casas comerciais nas quais os carroceiros descarregavam eram até mesmo sócios da empresa de bondes!

Queixou-se-nos hontem o Sr. Gerente da Empreza Curitybana que existe na rua Riachuelo uma casa exportadora de erva-mate, que demora propositalmente 30 a 35 minutos sobre os trilhos, as carroças que nella carregam.

Diz-nos que isto é tanto mais para admirar quando o sócio chefe da casa, que reside fóra, é accionista da Empreza. [...]

Não cabe a Illma. Camara Municipal tomar providencias a respeito, creando posturas que isso evite?<sup>139</sup>

Em razão dos problemas, em março de 1888, a Câmara Municipal elaborou posturas com vistas a regulamentar o serviço de bondes. O camarista José Camacho de Oliveira, protestou junto à presidência da Câmara, argumentando que as posturas foram aprovadas de forma ilegal.

Considerando que a proposta de posturas municipaes em relação às Linhas ferreas estabelecidas dentro do perimetro da cidade, em execução, subscripta e aprovada pelos Ill.<sup>mos</sup> Vereadores Ildefonso Tobias, José Pinto, Moura Freitas Nascimento = os tres principaes accionistas da única empresa que ora funciona; que esta postura só resa o interesse da referida empresa menospresando o direito da pequena endustria, tolhendo assim a acção do commercio; e aida mais o artigo 85 Cap. II Secção 1<sup>a</sup> do Codigo de Posturas em vigor, que tolhe a acção do voto do vereador em negocios de seos enteresses = protesto pois pela referida postura proposta por julgal-a illegal e recorro ao Ex.<sup>mo</sup> Governo da Provincia<sup>140</sup>

Assim, os carroceiros, com seus protestos e investidas isoladas, só fizeram com que a Câmara acelerasse o processo de elaboração de posturas – ainda que consideradas casuísticas – para regulamentar o trânsito da cidade.

Quando os cocheiros barravam os bondes, estacionando suas carroças sobre os trilhos, fazendo-os esperar um longo tempo até que dessem passagem, apenas atraíam a antipatia da

<sup>138</sup> CLAPP, Boaventura F. Documentos constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. 03 mar. 1888. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

<sup>139</sup> GAZETA Paranaense, Curitiba, 23 nov. 1887, p. 3.

<sup>140</sup> OLIVEIRA, José Camacho. **Protesto**. Documentos Constituintes das Atas da Camara Municipal de Curitiba. 19 mar. 1888. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

população para sua causa, e não sensibilizavam ninguém. O gerente da *Curitybana* teria, inclusive, rejeitado força policial, oferecida pela municipalidade, para evitar tais incidentes, acreditando poder resolvê-los com base no diálogo.<sup>141</sup>

**FIGURA 9: bonde na rua Riachuelo – 1906: ruas largas**



Acervo: Casa da Memória. Coleção Julia Wanderley.

Além dos carroceiros, alguns comerciantes, “de espírito acanhado”, foram acusados na imprensa de estarem impedindo a passagem dos bondes.

O Sr. Gerente dos bonds nos participou que uma casa da rua do Riachuelo no firme propósito de embaraçar os bonds, não consentiu em fazer sair dos trilhos, carroças que carregavam em sua porta, dando isso lugar a que em 4 viagens, esses bonds perdessem 59 minutos de espera, sendo a última de 20 minutos.

Será possível que n'esta epocha haja espirito tão acanhado q' não comprehenda a vitalidade do bond? pedimos providencias á Camara Municipal em nome da civilização, e da commodidade publica.<sup>142</sup>

<sup>141</sup> GAZETA Paranaenses, Curitiba, 30 nov. 1887, p.3.

<sup>142</sup> Ibid. 18 de jan. de 1888, p. 3.

Com as Posturas da Câmara de 1895, ficou bem claro qual era a posição desta para com os condutores de carroças que insistiam em ‘embaraçar’ o livre trânsito dos bondes, estabelecendo elevada multa para quem infringisse as determinações estipuladas na legislação.

Art. 34. É proibido o transito de carros ou de qualquer outro vehiculo de modo que embarassem a passagem dos bonds e bem assim a collocação nos trilhos, de objectos que impeçam o transito ou causem descarrilamento. O infractor será punido com 5\$000 de multa.<sup>143</sup>

Nesta disputa, os carroceiros, que não chegaram a constituir um movimento organizado, acabaram sendo derrotados. Eles ainda podiam continuar exercendo o seu ofício, atendendo às regiões que não eram servidas pelas linhas de bondes. Alguns abandonaram esse ramo de atividade, como é o caso de Joaquim Alves Martins que, dias depois de inaugurado o serviço de bondes, colocou à venda as 6 carroças que possuía, juntamente com 28 cavalos e 30 arreamentos, além de outros artigos de ferragens.<sup>144</sup> Como não apareceu nenhum interessado, ele teve de leiloar o referido material.<sup>145</sup>

### *Imprudencia e Accidente*

Se a empresa teve de enfrentar diversos problemas ocasionados pela ação direta dos carroceiros, não foram menores os provocados pela impericia dos condutores dos bondes, ou pela falta de habilidade da própria população em lidar com este sistema de transporte. Dois dias após a inauguração da primeira linha, o jornal *O Dezenove de Dezembro* dava notícia do primeiro acidente.

DEASTRE - Na tarde de 10 do corrente o sr. Militão José da Costa, ia sendo victima de sua imprudencia. S. S. ao descer de um bond, a que não está ainda acostumado, cahiu e

<sup>143</sup> POSTURAS da Camara Municipal de Curityba, decretada em Sessão de 22 de Novembro de 1895. Cap. V, p. 7-8.

<sup>144</sup> GAZETA Paranaense. Curitiba, 24 nov. 1887, p. 3.

<sup>145</sup> Ibid. 02 dez. 1887, p. 3.



destroncou um dedo da mão esquerda, além de outros pequenos ferimentos. Felizmente acha-se S. S. quasi restabelecido.<sup>146</sup>

**Figura 10: “Guarda de Trânsito” na rua XV de Novembro em 1911: disciplinar o trânsito**



Fonte: Centenário do transporte coletivo em Curitiba - 1887 - 1987. op. cit., Coleção Cid Destefani

A ‘manchete’ do distinto jornal não correspondia, desta vez, à gravidade do fato. Entretanto, em breve aconteceriam acidentes que realmente se constituiriam em motivo de preocupação, não só por parte da empresa, mas, principalmente, por parte dos usuários. Menos de dois meses após terem sido iniciados os serviços, ocorreu um grave acidente, assustando os passageiros que se encontravam dentro do bonde.

[...] domingo, pela manhã, quando o bond N. 3, descia da rua d’Assembléa, veio com tanta velocidade que não obedecendo a curva, sobre a esquina da casa do sr. commendador Ricardo dos Santos, descarrilhou ao entrar para a rua da Imperatriz e incontinente virou para o lado direito, jogando muitos passageiros fora dos seus lugares. Felizmente ninguém,

<sup>146</sup> O DEZENOVE de Dezembro, Curitiba, 13 nov. 1887, p. 2

que saibamos machucou-se... mas o que é certo é, que até aquelle ponto o bond vinha cheio e d'alli seguio sem mais um dos passageiros. A velocidade com que vinha o bond e o pouco cuidado do cocheiro, deram causa a isso.<sup>147</sup>

Os acidentes eram acompanhados de perto pelo Delegado de Polícia, que, imediatamente, comparecia ao local para repreender os condutores e intimá-los a não transitarem por estas ladeiras com tanta velocidade. No penúltimo dia daquele ano de 1887, por volta das nove horas da manhã, o bonde número 4 foi de encontro a uma carrocinha de conduzir lenha, pertencente a uma alemã de nome Paulina, “inutilizando-a completamente”. A carrocinha, bem entendido, pois a sua proprietária teria saído incólume, se desconsiderarmos as perdas de ordem material. “Colona pobre que começa a sua vida e este prejuizo a vai collocar em dificuldades serias,” apelava o articulista. Inicialmente, a culpa pelo acontecido fora atribuída ao mesmo condutor que, dias antes, havia se envolvido no acidente do bonde número 3. Apurados os fatos, descobriu-se que a carrocinha não havia sido destruída completamente, conforme noticiado; que houvera apenas a quebra de uma das rodas; que o condutor do bonde, na verdade, era outro, e não o mesmo do acidente com o número 3; que a culpa do acidente foi da dita alemã Paulina, “a qual não podendo sustentar o animal que se espantára, [...] veio pela retaguarda de encontro ao bond.”<sup>148</sup> O gerente que estava interinamente respondendo pela empresa de bondes, Norberto José de Souza Coelho, comprometeu-se a ressarcir os prejuízos causados à Sra. Paulina; no entanto, protestou contra o fato de crianças, mulheres e mesmo homens, completamente inabilitados para conduzir carroças, estarem exercendo tal mister, e que o acidente só não teve conseqüências maiores e mais trágicas graças a “muita prudencia dos cocheiros dos bonds.”<sup>149</sup>

<sup>147</sup> GAZETA Paranaense, Curitiba, 27 dez. 1887, p. 3.

<sup>148</sup> Ibid. 31 dez. 1887, p. 2.

<sup>149</sup> Ibid. 01 jan. 1888, p. 3.

Ao contrário do que afirmava o gerente interino, grande parte dos acidentes nos quais estavam envolvidos os bondes da *Curitybana*, aconteciam justamente devido à imprudência ou inexperiência dos condutores. Estes, por lei, estavam obrigados a fazer soar um apito nos cruzamentos ou quando existiam carroças, pessoas e/ou animais sobre os trilhos. Nem sempre esta determinação era cumprida, dando causa a muitos desastres. É o caso, por exemplo, do bonde número 3 –aquele mesmo que descarrilou ao entrar na rua da Assembléia, jogando para fora vários passageiros–, o qual, quando de volta do Batel, colidiu com um animal “que se achava a porta da Pharmacia do Sr. Correa”, na rua da Imperatriz. “Alem de virem os animaes a todo galope, nem ao menos o cocheiro dava, como lhe cumpria, avizos de apitos para d’ali ser retirado o animal.”<sup>150</sup> Havia condutores que não só deixavam de apitar, como também faziam os bondes correr em exagerada velocidade.

Accidente – Hontem ás 3 horas da tarde uma carroça que descia pela travessa de Palacio abalroou á um bond da Empreza Curitybana, que passava pela rua da Imperatriz do q’resultou estragos maderiaes neste vehiculo e grave ferimento n’um dos animaes de tracção. Os passageiros, felizmente, apenas experimentaram grande susto.

Pessoas que assistiram este facto, atribuem o accidente ao cocheiro do bond, visto não ter apitado, como é de costume, antes de atravessar a esquina da rua.

É notavel a impericia com que actualmente são conduzidos os vehiculos da Empreza Curitybana, e grave, portanto, o perigo a que estão arriscados os passageiros.<sup>151</sup>

A situação era pior com os bondes de cargas, pois nestes, quando carregados, tornava-se mais difícil ouvir o ruído das rodas sobre os trilhos, além de alcançarem uma velocidade maior nas ladeiras.

#### Bonds

Ao digno Gerente da Companhia de bonds lembramos a necessidade do uso de apitos nos bonds de cargas. Esta falta tem ocasionado serios perigos, principalmente na descida dos bonds do Batel, quando passam carregados, de modo a não se ouvir o ruído do atrito das rodas sobre os trilhos, e em vertiginosa rapidez.<sup>152</sup>

<sup>150</sup> Ibid., 23 fev. 1888, p. 2.

<sup>151</sup> Ibid., 12 mar. 1889, p. 2.

<sup>152</sup> O DEZENOVE de Dezembro, Curitiba, Bonds. 06 abr. 1889, p. 1.

O mais grave acidente que nos foi possível identificar teria ocorrido no início do século. O episódio trágico, digno das páginas sanguinolentas da imprensa sensacionalista atual, não escapou ao olhar atento dos cronistas da Revista *O Olho da Rua* que, minuciosamente, observavam o movimento da rua XV naquela tarde de Domingo de 1911.

Movimento espantoso, lindos ragazzos com rosas vermelhas nas faces; cavalheiros com sobretudos quentes; mocinhas de water-proofs, gente, gente em penca.

Um bondinho, triste fossil que se rola gemendo soturnamente por sobre trilhos enferrujados, um desses miserandos representantes de uma Curitiba que já morreu, passava.

Apesar do vagar com que descia a rua 15, um velho desgraçado não lhe pôde livrar das rodas fataes que lhe cortaram as pernas. A rua estremeceu: estremeceu de pavor o povo todo. Em cima do terraço do “Olho”, nos chegou o *frisson* que sacudiu os populares.<sup>153</sup>

O abuso com o excesso de velocidade e os constantes acidentes levaram a Câmara Municipal a elaborar um novo regulamento em 1897, como forma de coibir tais atitudes. O Art. 15 era bem claro: “A velocidade dos carros não excederá 10 kilometros por hora. Nas pontes ou viadutos, na frente ou vizinhança do palacio do congresso e nas linhas que estiverem em reparos, o trajecto por-se-ha á passo e sempre com toda a cautela e vigilancia.”<sup>154</sup> Devido à dificuldade em identificar os bondes que circulavam à noite, este regulamento estabeleceu que os mesmos deveriam ser iluminados tanto por dentro quanto por fora.<sup>155</sup> Para diferenciar os bondes que percorriam as diversas linhas, a Curitiba estipulou iluminação diferenciada para cada uma delas: os carros da linha do Batel eram iluminados com a cor branca; Fontana com a cor verde e Aquidabam com a vermelha.<sup>156</sup>

<sup>153</sup> *O Olho da Rua*. 24 de jun. 1911.

<sup>154</sup> Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. **Para o serviço de construção, conservação, tráfego e policia dos carris urbanos**. Novembro de 1897. Arquivo da Casa da Memória.

<sup>155</sup> *Ibid*.

<sup>156</sup> ALMANACH Paranaense. Curitiba : Correia & Comp. 1901 - Anno 6, p. 306-308.



### *A espera do bond*

Passado o momento de euforia que sucedeu à inauguração do serviço de bondes, começaram a abundar na imprensa uma série de reclamações, que iam desde a falta de delicadeza dos condutores à irregularidade dos horários, passando pelo excesso de lotação dos carros de passageiros. As reclamações quanto à higiene, ou a falta dela, nos carros também eram constantes. Muitas vezes, a falta de asseio tornava-se motivo de inspiração para os humoristas da época, que não desperdiçavam oportunidades para fazer críticas aos serviços. Boaventura Clapp atribuía a ausência de limpeza às várias “supressões” de pessoal realizadas pelo acionista que o sucedeu na gerência da empresa.

N'um bond

– Que bonds estes! Veja o senhor: estou com o vestido todo emporcalhado.

– Que quer minha senhora? ... A limpeza não entra n' estes bonds.<sup>157</sup>

Como afirmamos anteriormente, devemos creditar ao transporte da erva-mate o grande estímulo à implementação dos bondes em Curitiba. Esta preferência pelas cargas, em detrimento dos passageiros, levou a uma insatisfação muito grande por parte da população, que se sentia, obviamente, prejudicada. Os trilhos nos quais os bondes circulavam, tanto os de carga quanto os de passageiros, eram os mesmos. Muitas vezes os usuários eram obrigados a aguardarem o embarcar e o desembarcar das mercadorias que chegavam às casas de comércio ou saíam das indústrias de mate. As esperas eram longas, provocando a revolta, para não dizer a ira, dos passageiros.

Bonds. - Hontem, na viagem do bond de passageiros, que as 2 menos 15 da tarde passou pela rua da Imperatriz para o Batel, houve uma demora de 35 minutos em frente do engenho do Sr. Antonio Costa, por ter de esperar ali a passagem dos bonds de cargas que carregavam então nos engenhos do Sr. Commendador Ildefonso Correia.

Para o facto solicitamos a attenção do honrado Gerente da Companhia, que estamos certos providenciará.<sup>158</sup>

---

<sup>157</sup> GALERIA Illustrada, Curitiba, 29 set. 1889.

A situação tornava-se mais revoltante para os usuários quando, nos próprios bondes de passageiros, eram colocadas bagagens que deveriam ser transportadas exclusivamente nos carros de cargas. Além do incômodo causado, ocupando um espaço considerável, havia ainda para os passageiros, a inconveniência de terem de esperar longos e angustiantes minutos até que as cargas fossem carregadas ou descarregadas. Houve caso em que até mesmo um acionista chegou a denunciar esse tipo de abuso.

Com vistas ao Sr. Gerente da Empresa Curitybana

O bond de passageiros que partio hontem ás duas horas da tarde do Fontana, ao passar pela rua da Imperatriz nas immediações de Palacio, receber um enorme caixão e outros volumes ao chegar em frente á casa do sr. Fernandes Loureiro! Pergunta-se: é isso admissivel? Os passageiros que pagão suas passagens para terem commodidade de transporte estão dispostos a irem incommodados, e ainda mais com demora suficiente ao tempo da baldeação de cargas no bond exclusivamente de passageiros? Não, por certo. É de esperar que cesse semelhante abuso, e, para isso appella-se para a actividade do sr. Gerente.

Um accionista.  
4 de fevereiro de 1888.<sup>159</sup>

Segundo o Gerente da *Curitybana*, Boaventura Clapp, as demoras que estavam ocorrendo eram devidas “unicamente a inexperiencia do pessoal, mas que tem dado todas as providencias para que ellas se não reproduzam, embora sejam inevitaveis no começo de empresas desse genero.”<sup>160</sup> Não parece essa explicação ser suficiente para justificar tantos problemas, visto que, nos dois casos descritos acima, os bondes atrasaram por estares servindo aos interesses particulares de sócios da empresa.

Os vereadores de Curitiba buscavam, sempre que possível, atender às demandas da população por leis que visassem defendê-la de abusos praticados contra o interesse público e que favoreciam apenas aos anseios particularistas, como por exemplo, o transporte de cargas nos bondes destinados exclusivamente aos passageiros. O Regulamento aprovado em 1897, ao qual nos referimos anteriormente, dispunha:

<sup>158</sup> GAZETA Paranaense, Curitiba, Bonds, 19 nov. 1887, p. 3.

<sup>159</sup> O DEZENOVE de Dezembro, Curitiba, 04 fev. 1888, p. 3.

<sup>160</sup> GAZETA Paranaense, Curitiba, 20 nov. 1887, p. 2.

Art. 22 - É expressamente proibido:

1º viajar nos carros transportando volumes que não possam ser collocados sob os bancos, no espaço destinado a cada passageiro, ou que incomodem aos demais viajantes; e bem assim trazendo cães ou quaesquer outros animaes, armas carregadas ou materiaes explosivos.

2º Admitir nos carros pessoas que não estejam decentemente vestidos ou que se achem em estado de embreaguez.

3º fumar nos carros que para isso não forem apropriados.

Desde sua implantação, em 1887, sempre fora ‘proibido’ fumar no interior dos bondes, especialmente os fechados. A regulamentação de 1897 apenas confirmava muitas das determinações já existentes que, segundo consta, não vinham sendo seguidas. Em julho de 1888, por exemplo, o jornal *O Dezenove de Dezembro* reclamava: “É proibido fumar se dentro dos bonds, porém tal proibição não é observada.”<sup>161</sup>

Aos condutores era atribuída grande parte dos problemas enfrentados. Segundo constantes notícias nos jornais, eles eram apresentados como ineficientes, inexperientes, indelicados e “malcreados”. A população reclamava contra o tratamento violento que eles davam aos animais, além do “procedimento irregular, e até atrevido, de alguns condutores da linha do Batel”.<sup>162</sup> Quando as mulas empacavam, eram açoitadas com tanta violência que chegavam a deitar sobre os trilhos “como sinal de protesto.”<sup>163</sup>

Companhia de bonds – Era nosso desejo não articular uma unica palavra contra o desleixo em que anda agora a Empresa de bonds, para que não fosse enxergado em nossas phrases qualquer sentimento menos nobre: são, porém, tantas e tão repetidas queixas e reclamações q’ nos são feitas sobre o serviço da Companhia, que não nos podemos calar, sob o risco de mentirmos a propria consciencia.

Os passageiros já não sabem a que horas devem esperar os bonds, e já nem garantias tem contra a insolencia dos cocheiros, e conductores.

Anda tudo, dizem-nos, n’uma verdadeira balburdia.

Para que cessem tantos abusos, que grandemente desabonam a Empresa, pedimos ao Sr. Gerente que desenvolva maior actividade no sentido de regularisar-se o serviço, de dar-se garantia ao passageiro que não pode ficar sujeito aos caprichos de conductores malcreados.<sup>164</sup>

<sup>161</sup> O DEZENOVE de Dezembro, Curitiba, Bonds, 28 jul. 1888, p. 2.

<sup>162</sup> Ibid. 19 dez. 1888, p. 2.

<sup>163</sup> MARCASSA, João. *Curitiba essa velha desconhecida*. Curitiba : Refripar, 1989. p. 86.

<sup>164</sup> GAZETA Paranaense. Curitiba, 04 jan. 1889, p.2.

O excesso de passageiros que os condutores faziam embarcar tornou-se, também, motivo de preocupação, pois causava desconforto e irritação. Os bondes que poderiam comportar confortavelmente de 16 a 20 passageiros, eram lotados com até 28. Uma vez que o salário dos condutores era fixo, não dependendo do fluxo de passageiros, podemos supor que estes eram orientados pela empresa, a fazer embarcar o maior número possível de pessoas. A cartilha capitalista sempre apregooou a maximização dos lucros e a minimização dos custos, mesmo que para isso fosse necessário causar desconforto, prejuízo ou incomodo aos usuários. Ao que consta, a *Curitybana* não media esforços para defender seus interesses.

Alem da falta de delicadesa, entendem eles [os condutores], com excepção de dois, que, aliás, portão-se muito bem, que podem admitir maior numero de passageiros do que esta lotado para cada bond; de modo que, como aconteceu hontem, em cada banco, em vez de 4 ou 5 passageiros, vão 6 ou 7, demorando, por mera ganancia, 10 e 15 minutos para receber este ou aquelle passageiro, já estando o bond em viagem.<sup>165</sup>

Nos primeiros anos de funcionamento, o serviço de bondes era bastante irregular. Dessa forma, por não haver uma tabela de horários que fosse rigorosamente cumprida, os passageiros não sabiam a que horas poderiam embarcar. Muitas vezes, os usuários esperavam nos pontos de embarque sem que os bondes aparecessem, resultando em perda de tempo e muita irritação, principalmente quando se tratava de pessoas que precisavam pegar o trem, na estação ferroviária.

Empresa de bonds – Um distincto cavalheiro veio hontem ao nosso escriptorio fazer uma reclamação sobre o serviço de bonds, e que nos parece sobremaneira justa. É o caso que elle esteve desde ás 5 ½ horas da manhã na rua do Imperador, esquina com a rua Trajano, a espera do bond, que deveria conduzir á Estação da Estrada de Ferro, sem que elle apparecesse o que fez com que além de privar-o da despedida de amigos que se retiravam, fez tambem parecer não pequeno interesse, porquanto tinha necessidade de fazer seguir uma ordem sua para a Côrte, no paquete que hoje passa em Paranaguá. Factos dessa ordem é com pezar que registramos, visto como não pouco desabona a Empresa. Chamamos para este acontecimento a attenção do sr. Gerente.<sup>166</sup>

---

<sup>165</sup>Ibid. 29 dez. 1888, p. 2.

Em 1890, foi elaborada uma tabela de horários para tentar solucionar o problema da irregularidade. O intervalo entre um bonde e outro era bastante satisfatório: na linha do Batel, por exemplo, o serviço iniciava-se às 5:10h, com intervalos variando entre vinte e trinta minutos até às 8:00h; a partir de então, havia bondes de 20 em 20 minutos, até as 20:20h, quando a frequência voltava a ser de trinta minutos, até as 22:00h. A tabela previa, ainda, bondes extras nas noites de *soirées* nos clubes *Curitybano* e dos *Girondinos*, até a meia noite, podendo se estender às 2:00 horas da madrugada em todas as linhas, nas noites de bailes.<sup>167</sup>

Outro ponto controvertido, era a forma de cobrança das passagens, pois não havia um preço fixo para as diversas linhas. Quem embarcava em um bonde na Estação Ferroviária e descia na esquina da Barão do Rio Branco com a rua XV de Novembro, pagava 100 réis, e quem fizesse toda a viagem, até o Passeio Público, pagaria 200 réis. A questão era de como a empresa teria o controle dos valores recebidos pelos condutores. Eles poderiam, por exemplo, alegar que um determinado número de pessoas pagou apenas 100 réis, enquanto esse número poderia ter sido bem superior. Várias medidas foram tomadas nesse sentido, como a venda de bilhetes de cores diferenciadas para cada percurso. Procurou-se evitar que os passageiros pagassem as passagens e os condutores se “esquecessem” de entregar os bilhetes, podendo, dessa forma, embolsar o dinheiro. O gerente, através de anúncios em jornais, pedia, quase implorava aos usuários que exigissem o bilhete no ato do pagamento da passagem.

Peço ao respeitavel publico o especial favor de exigir o cupom no acto de pagar a passagem, e conserval-o, não só para que essa não lhe seja pedida segunda vez por esquecimento, como para boa ordem e fiscalização da Empreza que por todos os meios procura bem servir-o.<sup>168</sup>

---

<sup>166</sup> Ibid. 04 set. 1888, p. 2.

<sup>167</sup> CORREIA, Vitorino José. *Tabella de horario. A Republica*, Curitiba, 21 mar. 1890, p. 4.

<sup>168</sup> O DEZENOVE de Dezembro, Curitiba, 20 fev. 1888, p. 3.

A utilização de bilhetes de cores diferentes não deve ter alcançado os resultados esperados, pois foi abandonada no mesmo ano de 1888, sendo substituídos por um único bilhete, de cor amarela, no valor de 100 réis. Este dava o direito de transporte até a chácara Muricy, onde, para se ir até o Batel, as passagens deveriam ser novamente adquiridas.<sup>169</sup> Havia ainda a possibilidade de o usuário optar por uma ‘assinatura’ do serviço de bondes. Neste caso, pagava-se 20\$000 (vinte mil réis), que dava o direito de usufruir do transporte em todas as linhas pelo prazo de um mês. A partir de 1900, este preço caiu para 15\$000<sup>170</sup>.

No entanto, nem todos pagavam passagens. Aparentemente, usar o bonde sem pagar passagem era um hábito largamente praticado por ocupantes de cargos públicos.

Com a maior satisfação accuso o recebimento do officio de V. Ex<sup>cia</sup>. de hoje datado em que solicita os passes livres aos Snres Camaristas empossados á 21 do corrente, conforme contracto d'essa Ill<sup>ma</sup>. Camara, com esta Empreza, junto remeto os referidos passes.<sup>171</sup>

O mencionado contrato, que previa o fornecimento de passes a alguns funcionários públicos, só veio legitimar uma prática preexistente, como mostra uma reclamação veiculada pela Gazeta Paranaense, na qual o signatário protestava contra o fato de várias autoridades, municipais e provinciais, estarem usufruindo do serviço sem que para isso pagassem.

Por que razão o presidente da Provincia, o Chefe de Policia e outros empregados publicos não pagam passagem nos *bonds*?  
Estará essa isenção nos estatutos da Companhia, ou na concessão do privilegio?  
Com vistas ao sr. gerente.

Um accionista que viu.<sup>172</sup>

Apesar dessa prática deixar alguns acionistas da *Curitybana* contrafeitos, ela serve para mostrar que o serviço de bondes atendia aos vários segmentos sociais, desde a plebe ignária

<sup>169</sup> PINTO REBELLO. Bonds. *Gazeta Paranaense*, Curitiba, 2 set. 1888, p. 3.

<sup>170</sup> ALMANACH Paranaense. op. cit. p. 331.

<sup>171</sup> Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. Santiago M. Colle, 23 set. 1904.

<sup>172</sup> NARIZ de Folha. *Gazeta Paranaense*, Curitiba, 07 dez. 1887, p. 2.

até a elite política da capital paranaense. É muito difícil traçar um perfil dos usuários dos bondes. Entretanto, estes parecem ser bastante heterogêneos. Nas crônicas publicadas no início do século esta diversidade fica bastante evidente. Além dos segmentos sociais já citados, tudo indica que a elite intelectual também fazia largo uso daquele serviço, cabendo destacar figuras proeminentes do ofício literário como Nestor Victor e Emiliano Pernetá.<sup>173</sup>

### *Crerioso e racional*

Em 1890 nove sócios da *Empresa Curitybana* reuniram-se em assembléia para deliberarem sobre a mudança nos estatutos da sociedade, que passou a chamar-se *Companhia Ferro Carril Curitybana*. Talvez esta mudança esteja relacionada ao fato de as empresas de bonde do Rio de Janeiro terem a mesma designação de “companhia ferro carril”, como é o caso da tradicional e uma das mais antigas empresas da capital do Império: *Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico*, inaugurada em 1868.<sup>174</sup>

A mudança de nome não foi suficiente para dar cabo à má fase que a *Curitybana* estava passando. De uma receita de cerca de 81 contos de réis, em 1894, a empresa amargava uma despesa de aproximadamente 120 contos. Ou seja, um prejuízo da ordem de 40 contos.<sup>175</sup>

Depois de uma série de problemas internos e externos à empresa, como a má administração, ingerência, fraudes, picuinhas de toda sorte, acidentes, protestos, falta de cumprimento da tabela de horários..., em 15 de abril de 1895 ela foi vendida à *Caixa Filial do Banco União de São Paulo* e à firma *Amazonas & Cia*, de propriedade do Coronel Amazonas

---

<sup>173</sup> Uma análise detalhada das crônicas do início do século pode ser encontrada em BERBERI, Elizabete. *Impressões: a modernidade através das crônicas no início do século em Curitiba*. Dissertação de Mestrado. Departamento de História, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná. Curitiba. 1996. Ali também pode ser apreciada uma coletânea dessas crônicas, anexada pela autora.

<sup>174</sup> ABREU, op. cit. p. 44.

<sup>175</sup> A REPÚBLICA, 9 de nov. 1911, p. 2.

de Araújo Marcondes e do Tenente-coronel João Carvalho de Oliveira Júnior.<sup>176</sup> Em nota publicada na imprensa, é possível perceber um certo sarcasmo, uma espécie de desabafo diante da má qualidade dos serviços prestados.

#### Bonds

A Companhia de Bonds desta capital foi hontem vendida em leilão publico ao Sr. Amazonas Marcondes, pela quantia de 200:250\$000. Sendo o passivo da Companhia de 272:000\$000 parece-nos que os accionistas perderam todo o seu capital.<sup>177</sup>

Ao que tudo indica, os novos proprietários não conseguiram sanar as contas da *Curitybana*. Em 1896, alegando aumento nas despesas de manutenção do serviço, o preço das passagens, das linhas Batel e Aquidabam, foi elevado a 200 réis. Era a primeira manifestação pública da empresa sob a administração Amazonas & Companhia.<sup>178</sup> Um ano depois, em 7 de agosto de 1897, tiveram que enfrentar uma greve dos condutores dos bondes. Com a idéia, muito disseminada durante a Primeira República –como de fato ocorre ainda hoje, 100 anos mais tarde–, de que questões sociais deveriam ser resolvidas com a presença de forças repressivas, foi exatamente isso que aconteceu com a paralisação dos funcionários da empresa de bondes. Um tal Sr. Feijó, encarregado da gerência, “pedio providencias ao chefe de polícia, que imediatamente para ali mandou forças, prendendo alguns dos grevistas.” Novos tempos, velhos hábitos. O movimento reivindicatório dos condutores foi descaracterizado pela imprensa que o taxou pejorativamente de um “grosso charivari”, ou seja, no entender do articulista tudo não passou de uma simples baderna.<sup>179</sup>

<sup>176</sup> O Coronel Amazonas foi o pioneiro do transporte a vapor pelo rio Iguaçu. Em 1880 ele inaugurou a navegação entre a cidade de União da Vitória e Porto Amazonas. Cf. NEGRÃO, Francisco. **Genealogia paranaense**. v. 3. Curitiba: Imprensa Paranaense, 1928, p. 454.

<sup>177</sup> A REPÚBLICA, 16 de abr. 1895, p. 1.

<sup>178</sup> Ibid. 6 de out. 1896, p. 3.

<sup>179</sup> Ibid. 8 de ago. 1897, p. 1. Sabemos que o termo *charivari* está inserido em um contexto muito mais complexo, remontando o início da Idade Moderna. Nós o assumimos aqui como sinônimo de *baderna* apenas para enfatizar a visão dos contemporâneos sobre os movimentos grevistas. Sobre a prática do *charivari* nos séculos XVII e XVIII na França, ver CHARTIER, Roger. Et. Al. *A comunidade, o estado e a família: trajetórias e tensões*. In. ARIËS, Philippe & CHARTIER, Roger. (orgs.) **História da vida privada: da renascença ao século das luzes**. V. 3 São Paulo: Cia das Letras, 1991, pp. 407-617.



Alguns anos mais tarde, em 1898, a Companhia foi arrendada ao italiano Santiago M. Colle e a Aristides Pereira Liberato. Esses arrendatários deveriam pagar a quantia 18:000\$000 (dezoito contos de réis), anualmente, pelo prazo de dez anos. Dentre outras obrigações, os novos administradores dariam aos três locadores, no período de duração do contrato, passagens gratuitas nos bondes da empresa. Como caução do negócio e garantia aos locadores, Colle e Liberato foram obrigados a adquirir uma parte da Companhia, no valor de 20 contos. Caso viessem a descumprir qualquer uma das 14 cláusulas do contrato de arrendamento, perderiam, sem direito a recorrer, a citada quantia.<sup>180</sup> Para poder comprar a parte que lhe cabia, no valor de 10 contos, Aristides Pereira Liberato teve que hipotecar a sua casa situada na rua Comendador Araújo, n. 98.<sup>181</sup>

Sob a direção dos novos concessionários, que adotaram uma administração mais racional e criteriosa, a companhia de bondes alcançou um crescimento satisfatório, imprimindo um maior desenvolvimento nos seus negócios. Quando arrendaram a empresa, em 1898, os resultados financeiros foram, segundo suas análises, “escassos ou quase nulos.”<sup>182</sup> Logo que assumiram a direção, Liberato e Colle tomaram várias medidas que buscavam ampliar a receita da Companhia para tirá-la do estado de insolvência e de calamidade financeira em que se encontrava naquela ocasião. Uma das medidas tomadas foi a venda do estrume “produzido” pelos quase 100 muares. Os interessados na compra da citada mercadoria deveriam entregar suas propostas no próprio escritório da empresa. Outra providência adotada foi a aceitação de “anúncios para serem collocados no interior dos bonds.”<sup>183</sup> Os novos empresários fizeram o

---

<sup>180</sup> CONTRACTO. Livro de Notas n. 133, p. 115v a117. Manuscrito. Arquivo: Primeiro Tabelionato Giovanetti.

<sup>181</sup> CONTRACTO. Ibidem. p. 119v a120. Esta residência havia sido comprada a Fortunato Nicolai, em setembro de 1896 pela quantia de 7 contos de réis. Cf. Livro de Notas N. 128, p. 51 Arquivo do Primeiro Tabelionato Giovanetti.

<sup>182</sup> **Centenário do transporte coletivo em Curitiba - 1887-1987.** Op. cit.

<sup>183</sup> A REPÚBLICA, 27 de fev. 1898, p. 3

tráfego de bondes se estender até de madrugada, nos dias de carnaval, além de disponibilizar carros especiais para os foliões.

No intuito de atender as conveniências do público, comunicamos que esta Empresa resolveu durante os três dias de carnaval prolongar o serviço dos bondes nas diversas linhas até 1 hora da madrugada. Aproveitamos a ocasião para participar às sociedades carnavalescas termos a disposição carros apropriados para os diversos grupos mascarados.<sup>184</sup>

Numa sanha incontrolável de maximizar a receita da *Curitybana*, Liberato e Colle tentaram aumentar o preço das passagens. A nova tabela apresentada foi recusada pelos vereadores, que acabaram por determinar o preço que deveria ser praticado.<sup>185</sup>

Desde 1887, quando o serviço de bondes foi inaugurado, houveram várias reivindicações para que as linhas fossem estendidas até o *Prado de Corridas*,<sup>186</sup> tais aspirações, até então, nunca foram realizadas. Entretanto, a partir de julho e setembro de 1899, Curitiba passou a contar com a presença de dois novos elementos de, pode-se dizer, utilidade pública. Trata-se da inauguração do novo matadouro e, do igualmente novo, *Prado de Corridas*, motivo de muito orgulho para a cosmopolita capital paranaense. Estes projetos se adequavam plenamente aos ideais de progresso e de modernidade almejados pela elite curitibana. O matadouro, local de proliferação de doenças, mal cheiro e foco de insalubridade, fora extirpado para longe da fronteira da civilização, ou seja, da cidade. Naquele mesmo ano Colle e Liberato celebraram, com a municipalidade, um contrato para o transporte de carnes verdes do novo Matadouro Público até o centro da cidade, onde este produto era distribuído nas diversas casas de comércio. O negócio parecia ser bastante promissor. Em 1900, só no quadro urbano, havia

<sup>184</sup> Ibid. 18 de fev. 1898, p. 3

<sup>185</sup> Segundo os vereadores, da Estação Central até a praça Osório, o preço seria de 100 réis. Desse ponto até o Batel, pagar-se-ia mais 100 réis. Da Estação até a rua Aquidabam o preço seria igualmente de 100 réis e vice versa. Na linha do Fontana seria cobrado 100 réis até o Engenho Fontana. Cf. *A República*, 13 de abr. 1898, p. 1.

<sup>186</sup> GAZETA Paranaense, Curitiba, 09 out. 1887, p. 1.

quase quarenta açougues.<sup>187</sup> O transporte das carnes, até a entrada dos bondes neste ramo de atividade, sempre foi um problema para a administração municipal. Por lei, todo gado deveria ser abatido no matadouro, onde eram deduzidos os devidos impostos. Por não haver um sistema de transporte regular, sempre havia a possibilidade de contrabando e, conseqüentemente, sonegação fiscal. Da mesma forma, havia também a questão da higiene dos carros que até então transportavam as carnes, constantemente denunciada pela população: “Não sabemos se atribuir o estado de putrefação [das carnes] deva a não ser precedido exame no gado antes de ser abatido, ou se a falta de limpeza nos carros de transporte.”<sup>188</sup> Quando a *Ferro Carril Curitybana* fechou esse contrato com o Município, ela teve que construir uma linha de aproximadamente 5 quilômetros de extensão,<sup>189</sup> ligando o novo Matadouro ao centro da cidade. Precisou, ainda, adquirir dois carros fechados, especialmente construídos, levando-se em conta os preceitos técnicos e higiênicos, para o transporte do produto em questão.

O novo Matadouro localizava-se no lugar denominado Guabirota e, entremeando este percurso, situava-se o *Prado de Corridas*, –como era chamado o hipódromo da cidade.<sup>190</sup> Portanto, a linha do Matadouro não serviria apenas para o transporte de carnes, mas também ao de passageiros. Uma passagem até o hipódromo custava 200 réis, até o Guabirota, 300.<sup>191</sup> (ver planta de Curitiba na p. 114)

O Prado de Corridas, antes de ser um local de simples apostas, era o espaço de sociabilidade, onde as *mademoiselles* tinham a oportunidade de desfilarem sua indumentária luxuosa, toda ela importada da Europa, dividindo, o mesmo espaço, com a plebe andrajosa, com a farraparia dos segmentos sócio-econômicos inferiores. Neste sentido, o bonde era

---

<sup>187</sup> ALMANACH Paranaense. Curitiba : Imprensa Paranaense. 1900. p. 105.

<sup>188</sup> GAZETA Paranaense, Curitiba, 03 out. 1888, p. 3.

<sup>189</sup> COLLE, Santiago M. Ofício encaminhado à Câmara Municipal de Curitiba. Documentos constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito. 21 set. 1909.

<sup>190</sup> Onde atualmente encontram-se as instalações da Pontifícia Universidade Católica do Paraná.

democrático –pelo menos àqueles que podiam arcar com os custos da passagem– pois disputavam o seu exíguo espaço, pessoas tão díspares. Os motivos de tal encontro também eram diferentes: uns iam ao lazer, outros, ao labor. Ao que parece, os bondes de 2ª classe, cuja implantação fora cogitada no princípio, com passagem de preço mais acessível, nunca foram introduzidos.

Apesar dos gastos de cerca de 100 contos de réis que tiveram que ser feitos para a implementação desta linha, tudo isso concorria para o crescimento do patrimônio da empresa, além de atender áreas cada vez mais distantes do quadro urbano. Outro contrato firmado sob a administração de Colle e Liberato foi com a direção do serviço dos correios, para o transporte da correspondência que chegava à Estação da Estrada de Ferro e deveria ser entregue no Correio, e vice-versa.<sup>192</sup>

Em 1903, a linha do Batel, que tinha como ponto final o Engenho Tibagy, foi ampliada até o Seminário Episcopal, pois havia uma demanda por esse serviço naquela localidade. Como não existia iluminação pública na dita região, por uma questão de segurança, os bondes circulavam apenas durante o dia.

[...] em relação ao horario procurou esta Empreza do melhor modo possivel attender aos interesses dos moradores da zona servida pelo dito prolongamento, estabelecendo ali o respectivo trafego de passageiros pelos carros sahidos da Estação Central á hora, a partir das 8 da manhã, inclusive, sendo o ultimo carro diario aquelle que faz o trem da marinha. Não pode esta Empreza, embora seja esse o seu melhor desejo, dar aquellê prolongamento um horario mais activo, porque não havendo ali illuminação torna-se absolutamente impossivel, por falta de segurança, fazer ir todos os carros de hora á frente do Seminario, não só de madrugada como á noite.<sup>193</sup>

---

<sup>191</sup> ALMANACH Paranaense. Curitiba : Correia & Comp. 1901- anno 6. p. 306-308.

<sup>192</sup> **Centenário do transporte coletivo em Curitiba - 1887-1987.** Secretaria de Estado da Cultura. Base fotográfica. Manuscrito.

<sup>193</sup> COLLE, Silvio. Ofício nº 5, enviado à Câmara Municipal de Curitiba, 16 jul. 1903. Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

Em menos de dez anos sob a administração de Santiago Colle e Aristides Liberato, o capital social da empresa duplicou, passando de cerca de 200 contos de réis em 1895, para 400 contos em 1906. Neste Ano, o patrimônio social da *Companhia Ferro Carril Curitybana* era constituído de 18 quilômetros de linhas; de uma Estação Central formada por um escritório, dois depósitos para o material rodante e dois amplos galpões, com respectivos depósitos para forragens; de uma oficina para conserto dos bondes; de uma ferraria; de um armazém e de um edifício utilizado como dormitório de funcionários. A Estação e suas dependências ocupavam uma área de cerca de 6.000 m<sup>2</sup>, na esquina da rua Visconde de Guarapuava com a rua da Liberdade, onde ainda hoje pode-se observar os trilhos dos bondes elétricos que sucederam os de tração animal. O material rodante era representado por vinte bondes abertos para passageiros; 15 vagões descobertos para cargas; dois vagões fechados para o transporte de carnes; um vagão fechado para o transporte de malas postais e, ainda, diversos carros para o transporte de forragens. Por fim, a empresa possuía cento e cinquenta mulas para tração dos bondes.<sup>194</sup>

O armazém que servia para atender aos funcionários da empresa que residiam em suas dependências, tornou-se, em 1904, motivo de litígio entre a municipalidade e a *Curitybana*. A *Thesouraria da Câmara* enviou um ofício à empresa exigindo o pagamento da elevada quantia de 882\$000 (oitocentos e oitenta e dois mil réis) provenientes de impostos “de botequim.” Santiago Colle tentava justificar que a companhia de bondes estava isenta de todos os impostos, inclusive do dito armazém. O poder público, porém, entendia que a isenção cabia apenas às atividades relativas ao sistema de transporte. Segundo Colle, a manutenção do armazém atendia unicamente aos interesses dos funcionários que não tinham moradia, e que estavam sempre de prontidão para prestar serviços no caso de eventuais emergências.

---

<sup>194</sup> Centenário do transporte coletivo em Curitiba - 1887-1987. Secretaria de Estado da Cultura.

Mantem, com effeito, esta Empresa, desde o inicio, uma dependencia para o fornecimento de viveres aos seus empregados que não tem moradia propria e o faz com o unico intuito de poder contar com o seu pessoal a postos, prompto para attender no respectivo horario ao serviço de passageiros e a outra qualquer emergencia, e jamais com fins especulativos, isto é, de obter resultados de negocio alheio áquelle que se propoz a explorar.<sup>195</sup>

De nada adiantou os argumentos apelativos do diretor da *Curitybana*. A Câmara indeferiu o seu pedido para relevar a dívida, pois considerava isentos apenas “os serviços da propria Empresa e não outros estranhos, como é o de que se trata”.<sup>196</sup>

Não obstante as disputas com o poder público, sempre ciosos em arrecadar impostos, a companhia de bondes experimentava um expressivo crescimento, bem como a ampliação de suas linhas e um considerável aumento do número de usuários atendidos pelos serviços. Contudo, os problemas enfrentados pela empresa sempre estiveram presentes, desde a época do inicio de seu funcionamento. Na virada do século XIX para o XX, as dificuldades se agravariam. A própria estrutura de funcionamento da empresa passaria a ser contestada. A base de tração dos bondes da companhia – animal –, tornara-se incompatível com as aspirações cosmopolitas da elite curitibana.

### *Antiquaria e deficiente*

A *Empresa de Bonds Curitybana*, criada sob os auspícios dos últimos anos do Império Brasileiro, resistiu ao longo de duas décadas e meia, às novas tecnologias que estavam sendo aplicadas aos meios de transporte urbano, como a energia elétrica e os sistemas a vapor. Desde antes da sua inauguração, o jornal *O Labor* já chamava a atenção do gerente da empresa para a necessidade de se substituir a tração animal “pelo muito conveniente motor electrico.”<sup>197</sup>

---

Manuscrito em fotografia.

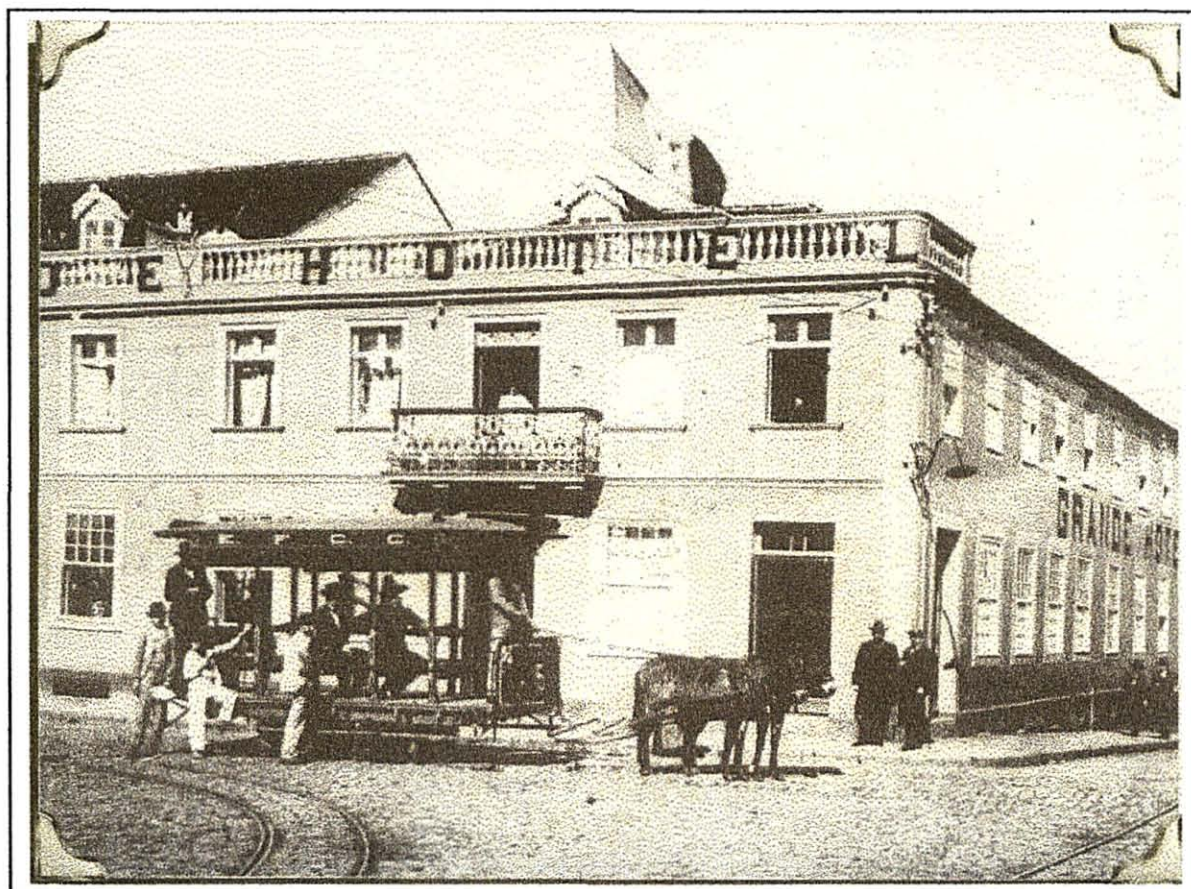
<sup>195</sup> DOCUMENTOS Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. Arquivo da Casa da Memória. 09 de abril de 1904. Manuscrito.

<sup>196</sup> Ibid., Parecer nº 19, 10 nov. 1904.

<sup>197</sup> Conforme comentário na *Gazeta Paranaense*, Curitiba, 26 out. 1887, p. 2.



**FIGURA 11: bonde na esquina da rua Liberdade com a Imperatriz - 1906**



Fonte: Centenário do transporte coletivo em Curitiba - 1887-1987. op. cit., Coleção Cid Destefani.

No final do século XIX e início do XX, várias foram as propostas enviadas à Câmara Municipal para o estabelecimento de bondes elétricos em Curitiba e arredores, inclusive ligando a cidade a algumas colônias distantes, como Santa Felicidade e Campo Comprido.

III<sup>mos</sup>. Sr. Presidente e mais membros da Camara Municipal da Capital.

O abaixo assignado vem requerer-vos privilegio para construcção, uso e goso, pelo prasso de 50 annos, de linhas de transvays electricos, de bitola larga, no municipio da capital, mediante as seguintes condições:

- a) O requerente obriga-se a construir na zona urbana o numero de linhas que forem necessarias para um completo serviço de transporte de passageiros e cargas;
  - b) A construir, alem de outras que forem convenientes, uma linha ligando a cidade ás colonias "Campo Comprido" e "Santa Felicidade";
- [...] <sup>198</sup>

<sup>198</sup> BALLÃO, Jaime. **Offício**. Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. 12 de out. 1905. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.



Os bondes a tração animal, que menos de duas décadas antes eram vistos como símbolos de progresso e de desenvolvimento, não mais serviam à dinâmica de Curitiba. Considerados, no despertar do século XX, antiquados e deficientes, não atendiam aos novos padrões estéticos e higiênicos, além de serem considerados inadequados para atender às necessidades da economia local e para o transporte da crescente população da cidade. De 1890 até 1900, por exemplo, a população de Curitiba subiu de 24.553 habitantes para 50.124, ou seja, um aumento superior a 100% em apenas 10 anos.<sup>199</sup> Além disso, os bondes a mula tornavam-se incompatíveis com a idéia de progresso que se fazia cada vez mais presente no cotidiano da capital paranaense. Um ofício encaminhado à municipalidade por Jorge Eisenbach, justificando o porquê da necessidade de se implementar um sistema de transporte urbano e suburbano mais rápido e eficiente, é bastante ilustrativo.

Os notaveis progressos visivelmente conquistados nestes ultimos annos, pela capital paranaense, reclamam paralelamente, alem das medidas que o alto-patriotismo dessa Camara tem em pratica, mais ainda o melhoramento imprescindivel de sua viação urbana e suburbana. A densidade crescente da população curitybana e por consequencia tambem o rapido augmento da area das suas construcções prediaes exigem com effeito, mais facéis e mais rapidos communicações não só para a comodidade dos habitantes como principalmente para o fim de attender aos reclamos das suas relações industriaes e commerciaes. Alem disso os notaveis melhoramentos, uns já introduzidos e outros projectados e que estão dia a dia transformando a cidade debaixo dos pontos de vista esthetico e hygienico, numa das mais bellas capitaes brasileiras, são evidentemente incompatíveis com o actual systema de viação antiquaria e deficiente. Por esses motivos que a alta sabedoria e o espirito progressista de V. V. Ex<sup>as</sup>. ainda melhor poderão evidenciar, o abaixo assignado requer o privilegio para estabelecer, por si ou por empresa que organizar, linhas de transvays por tracção electrica, nos quadros urbanos e suburbanos desta cidade [...].<sup>200</sup>

A necessidade de substituir o sistema de tração da *Curitybana* era sentida pelo número de reclamações que abundavam na imprensa e, também, pela quantidade de pessoas que se propunham a instalar meios de transporte mais “modernos”.

---

<sup>199</sup> MARTINS, Romário. **Quantos somos e quem somos**. Curitiba : Empresa Grafica Paranaense, 1941. p. 102.

Passava um bond repleto e com as grossas cortinas arriadas. Num esforço titanico os pobres burricos, o dorso recurvo e as pernas retezadas, subiam debaixo de imprecações do cocheiro, a ladeira do Grande Hotel.<sup>201</sup>

Os cidadãos Mauricio Sinke e Casimiro de Souza Lobo firmaram, por exemplo, em 1897, “um contracto com o governo do estado para construcção, uso e goso de uma linha de bonds a vapor entre esta cidade e a villa de São José dos Pinhães.”<sup>202</sup> Tal proposta, assim como inúmeras outras, talvez devido ao alto custo, nunca se efetivou.

A ineficiência dos bondes dava um espetáculo à parte às pessoas que iam assistir as corridas de bicicleta no Jockey Club. A viagem de volta para a cidade poderia ser considerada uma verdadeira epopéia para os passageiros que se aventuravam em tão insólita viagem. Nem com a ajuda pessoal, direta e braçal de Santiago Colle os bondes funcionavam adequadamente.

Mas o que esteve melhor foi a corrida dos bonds na volta do Prado. Apinhados de passageiros se puseram em marcha... Nem dez metros de percurso e o que vinha na frente puxando a fileira, *bufe*. fôra dos trilhos. Volta ao lugar, os burrinhos puxam e... *bufe*, outra vez fôra da linha. Levantam-se protestos, reclamações, algazarra infernal... Nova arrumação, novo descarrilhamento.

Novos protestos, novo berreiro e no meio de tudo isto o Colle, pachorrento, com os olhos impassíveis, procurando ajudar o bond.

Mas qual, a carangejola está estragada e quer por força andar sem ser pelos trilhos [...].<sup>203</sup>

A cidade se expandira, se modernizara; na última década do século XIX a população tinha aumentado em proporções nunca dantes observadas; a luz elétrica, o cinematógrafo, o gramofone, e tantos outros ícones da *belle époque*, já faziam parte do cotidiano da elite curitibana. Mas havia algo que não tinha mudado, algo que remontava os tempos do arcaico império: o velho bonde. Bonde puxado por mulas que exibiam o dorso todo sulcado pela ação impiedosa dos cocheiros com suas chibatadas vigorosas.

---

<sup>200</sup> EISENBACH, Jorge. **Proposta**. Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. 9 de out. de 1905 [?]. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

<sup>201</sup> HELIO. **O olho da rua**. 22 de jun. 1907. Apud: BERBERI, op. cit. p. 104.

<sup>202</sup> DOCUMENTOS Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. 20 mar. 1897. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

<sup>203</sup> FLAVIO. **Diversões**. **O olho da rua**. 15 de abr. 1908. Apud: Berberi, op. cit. p. 105.

Antes de entrarmos em uma análise sobre a substituição da tração animal pela elétrica, a qual faremos em capítulo à parte e derradeiro, optamos por discutir, primeiramente, a expansão urbana de Curitiba e suas possíveis relações com as linhas de bonde.

### 3. OS BONDES INVADEM OS ARRABALDES

Estudos realizados para a cidade do Rio de Janeiro apontam para uma estreita relação entre transporte coletivo e crescimento urbano. Como já mencionamos, Maurício de ABREU considera que o bonde a burro e o trem a vapor foram os grandes propulsores do crescimento físico daquela cidade. Segundo ele, a implantação desses meios de transportes veio facilitar a expansão urbana para determinados bairros e regiões da capital do Império.

No capítulo anterior detivemo-nos em mostrar como ocorreu a instalação do serviço de bondes em Curitiba, bem como o seu acolhimento pela população da cidade. Com isso, pudemos perceber que a empresa fora constituída pela iniciativa privada, com capital majoritário proveniente dos industriais do mate. Dessa forma, seus interesses particularistas prevaleceram sobre outros que não encontraram tanta ressonância na imprensa.

Num primeiro momento, as linhas assentadas atendiam as regiões do Passeio Público e a do então distante bairro do Batel, ou seja, em áreas periféricas ao centro da cidade; porém, logo em seguida à instalação do serviço, a ampliação das linhas foi solicitada, primeiro para a frente do Seminário, adiante do Batel e, em seguida, para o Guabirota, passando pelo *Prado de Corridas*, finalizando no Matadouro.

A aglomeração de habitantes no núcleo central de Curitiba, anteriormente aos bondes, era explicada pelos contemporâneos em função da falta de um sistema de transporte rápido e eficiente, que fosse capaz de disseminar a população em seus arredores. O centro da cidade, já naquele tempo, era considerado barulhento e insalubre para quem desejava encontrar tranquilidade depois de um dia de trabalho. Sentia-se, dessa forma, a necessidade de espalhar os habitantes, que se estavam adensando em um módico e exíguo perímetro, para as áreas um pouco mais afastadas do epicentro urbano.

A vida em nossos tempos deve reunir, para ser benéfica e fecunda, certos preceitos hygienicos não só do corpo como da alma. Para isso faz-se mister que, de uma vez por todas, surja uma insubmissão divina contra uns tantos e maléficos preconceitos que, infelizmente, para muita gente fôrma ainda o verdadeiro dogma social. [...] Precisamos e muito, de uma radical refôrma em nossos modos de vida. Haverá alguma cousa que se possa comparar com uma vivenda fôra do ruído da cidade, onde o homem que dedica diariamente as suas energias a um labor forçado, encontra esse repouso tranquillo, que é uma utopia procurar no centro populoso? [...] Os bonds proporcionam-nos facil, decente e commodo transporte, o que nos leva a crer que dentro em pouco tempo a população se disseminará pelos arrabaldes, o que trará não somente valor para os terrenos tidos em pouca conta, como também embelezamento para esta capital, e mais que tudo hygiene para a vida. [...] <sup>204</sup>

Se havia uma expectativa, por parte dos contemporâneos, de que o bonde levaria a uma dilatação do perímetro urbano, fazendo a população ocupar os arrabaldes próximos ao centro de Curitiba, resta-nos saber se esta expectativa se confirmou na prática e qual teria sido a sua extensão. Neste capítulo, buscaremos identificar as implicações das linhas de bonde na expansão do quadro urbano de Curitiba. Observaremos, primeiramente, se ocorreu uma afluência de moradores para as áreas servidas pelas linhas. Consideramos, como pressuposto para esta análise que, no processo de crescimento da cidade, o perímetro urbano, *grosso modo*, vai-se irradiando a partir de um núcleo central.

À época em que a presente pesquisa está centrada, as pessoas que desejassem adquirir um terreno na cidade, no quadro urbano ou fora dele, deveriam encaminhar um pedido formal e por escrito à Câmara Municipal, que media, verificava e alinhava o lote visado, tudo em conformidade com o traçado das ruas e com os preceitos técnicos vigentes, entregando-o em seguida ao requerente. Este não pagava pelo terreno, no entanto, estava sujeito a um imposto anual, conhecido por foro. Consultando-se os Livros de Registros de Foros, seria possível verificar qual a incidência dos pedidos de terrenos nas regiões atendidas pelos bondes. Porém, esses Registros são bastante limitados em suas informações, apontando apenas de forma genérica a localização do terreno. Por exemplo: no dia 17 de novembro de 1887, a Sra.

---

<sup>204</sup> GAZETA Paranaense. Curitiba, **Modos de Vida**. 17 nov. 1887, p. 1.

Joaquina Fernandes Neves recebeu da Câmara um terreno no *rocio*, cujo registro, de número 53, encontra-se no livro Nove do Rocio. A única identificação da localização limita-se a apontar “quarteirão de Santa Quitéria”. Este quarteirão abrangia uma vasta área, podendo o tal terreno ficar muito próximo às linhas de bondes ou muito longe delas. Diferentemente dos livros do *rocio*, os registros referentes ao *quadro urbano* são mais contundentes, uma vez que trazem a identificação da rua na qual o lote foi cedido, facilitando, dessa forma, o trabalho de levantamento das áreas em que havia uma maior procura por terrenos.

Outra maneira utilizada para identificar quais eram as ruas ou localidades em que o mercado imobiliário estava mais aquecido, foi a sistematização dos anúncios, veiculados pela imprensa, ofertando imóveis para alugar ou vender. Estes anúncios são, como os registros de terrenos, imprecisos, pois trazem, na maioria dos casos, apenas o nome da rua onde se localiza o imóvel.

Dando continuidade ao estudo do presente capítulo, serão analisados os contratos de compra e venda de imóveis, assinados entre 1882 e 1913 no Primeiro Tabelião de Curitiba, para melhor compreender o comportamento do mercado imobiliário curitibano e, talvez, estabelecer algum vínculo com os serviços de bondes. Estas escrituras apresentam dados mais precisos, proporcionando uma análise mais detalhada e profícua. Além dos nomes dos vendedores, dos compradores e da data em que estes contratos foram assinados, as escrituras informam, via de regra, sobre preço, tamanho e localização das propriedades comercializadas no final do século XIX e início do XX.

As limitações impostas pela natureza das fontes, acima apresentadas, poderão ser amenizadas com a utilização de mapas daquele período. Será possível, dessa forma, precisar uma localização das propriedades – cedidas pela municipalidade, anunciadas na imprensa e

daquelas que foram formalmente transferidas através das escrituras de compra e venda – que muito se aproxima da realidade.

### *Dividindo em lotes os terrenos*

Após a instalação do novo serviço de transportes, encontramos uma grande recorrência de pessoas pedindo, junto à Câmara Municipal, autorização para dividir os seus terrenos em lotes. O resultado mais direto desses loteamentos foi a abertura de novas ruas e a conseqüente ampliação do perímetro urbano. Num relatório de 1897, enviado pela *Secção Técnica da Câmara* ao Prefeito, ficava clara a forte preocupação do poder público com o alinhamento dessas ruas que estavam sendo abertas, muitas vezes à revelia do seu controle, em função do crescente número de divisões de terrenos.

Com a autorização de V. S. tratei com o engenheiro E. Guaita o estudo debaixo das minhas ordens das ruas novas á abrir em consequencia da divisão em lotes de diversos terrenos rodeando a cidade com o fim de poder dar alinhamentos e nivelamentos aos compradores de lotes que desejam edificar.<sup>205</sup>

A municipalidade, interessada no perfeito alinhamento das ruas, procurou trazer para a sua esfera a atribuição de elaborar as plantas de divisão de terrenos,<sup>206</sup> obviamente cobrando, para a realização de tal serviço, as taxas cabíveis. Ao que parece, as plantas apresentadas na *Secção Technica* pelos proprietários fugiam às rígidas normas estabelecidas pelas posturas municipais, sempre preocupadas em manter um certo padrão estético.

Em vista da discordancia que se tem encontrado nas diversas plantas de divisões de terrenos em lotes urbanos, na verificação que tem procedido a Secção Technica d'esta Camara, necessitando para isso tanto serviço: Indico que para evitar mais difficuldades de hoje em diante sejam feitas pela mesma Secção Technica as plantas de divisões de lotes de

<sup>205</sup> DOCUMENTOS Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. Agosto [?] de 1897. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

<sup>206</sup> Uma análise mais detalhada acerca do alinhamento das ruas encontra-se em PEREIRA, op. cit.



terrenos do quadro urbano ou rocio, pagando os interessados á Camara a quantia de 12\$000 por lote pelo serviço de divisão e aprovação da respectiva planta.

S. das Sessões, 7 de agosto de 1897.<sup>207</sup>

Os proprietários, além da aprovação das plantas que dividiam seus terrenos e chácaras em lotes de menor área, estavam preocupados em conseguir, junto à Câmara, isenção de todos os impostos para a transferência dos lotes aos futuros compradores. O curioso é que um dos suplicantes, Francisco Heráclito dos Santos, era sócio da empresa *Curitybana* e o terreno que ele estava pleiteando dividir localizava-se no Batel, uma das principais regiões atendidas pelos bondes. Este dado, juntamente com outros que discutiremos a seguir, indica que parte dos concessionários do serviço de transporte urbano estava, direta ou indiretamente, envolvida no mercado imobiliário.

De Adão [?], juntando planta de seus terrenos no quadro urbano desta cidade e desejando dividir em lotes, pede isenção de impostos das 1<sup>as</sup> transferencias favor já cedidos a outrem.<sup>208</sup>

De Julio Camilo Belache, apresentando mapa de seus terrenos pedindo aprovação para dividir em lotes a exemplo do que esta Camara tem cedido a outrem, dos terrenos que possui no Boulevard G<sup>al</sup>. Carneiro, rua 15 de 7bro [provavelmente 7 de Setembro ou 15 de Novembro], Marechal Deodoro e Boulevard Exterior.<sup>209</sup>

Diz Francisco Heraclito dos Santos que, desejando dividir em lotes os terrenos que possui no quarteirão do Batel, continuação da rua da Misericórdia, vem respeitosamente pedir-vos que vos digneis de ordenar a abertura da continuação da referida rua, conforme já ordenado, como se vê pelos signaes existentes nos terrenos do Sr. Antonio Rodrigues da Costa.<sup>210</sup>

É difícil precisar a localização exata dos terrenos que estavam sendo fragmentados, a maioria dos requerimentos informam apenas o nome do requerente. Os casos citados acima,

---

<sup>207</sup> INDICAÇÃO. Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. 07 ago. 1897. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

<sup>208</sup> ACTA da Sessão Ordinaria de 15 de dezembro de 1894. Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

<sup>209</sup> SESSÃO de 1º de Julho de 1895. Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

<sup>210</sup> DOCUMENTOS Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. 21 dez. 1894. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

por explicitarem a localização dos terrenos que foram divididos, constituem-se exceções. Entretanto, se partirmos do pressuposto de que havia uma preferência por lotes situados próximos às linhas de bondes, como mostram relatos e discursos da época, podemos deduzir que muitas destas divisões estavam associadas a esse meio de transporte. É inegável que os bondes facilitaram a comunicação entre os pontos mais afastados da cidade – como Batel, Glória, Guabirota – interligando-os aos locais de lazer como o Prado de Corridas e o Passeio Público. Proporcionou, também, uma comunicação mais rápida e mais eficiente entre a Estação Ferroviária e as casas de comércio; entre o Matadouro Municipal e os açougues espalhados pela cidade; entre os trabalhadores de diversos segmentos e as fábricas de barricas, os engenhos de mate; entre a próspera burguesia residente na rua de Matto Grosso e o *Club Curitybano*; entre os políticos e a Câmara de Vereadores, a Prefeitura, o Palácio do Governo, a Assembléia Estadual; entre o ébrio e os botecos e as casas de jogatina; entre os homens de hábitos noctívagos, jogadores profissionais, amadores, amantes e os locais “onde o vício domina e a prostituição impera”, “o campo vasto de libertinagem”, “os templos da carne”<sup>211</sup>; entre o escritor Nestor Victor, o poeta Emiliano Perneta – que tomavam, juntos, diariamente o bonde para “fora da cidade”<sup>212</sup> – e a Curitiba cantada em verso e prosa pelos seus literatos mais ilustres... Tudo interligado pelo bonde. (**ver planta da p. 114**)

Em 1899, quando foi inaugurada a linha de bondes a mula que atenderia o Novo Matadouro no transporte de carnes até a cidade, passando pelo Prado de Corridas, os sócios proprietários do Hipódromo aproveitaram a excelente oportunidade oferecida pelo sistema de transporte estendido até aquela região, e começaram a dividir os terrenos situados naquelas imediações para colocá-los a venda exatamente no momento que os ditos lotes estavam sendo valorizados de forma substancial.

---

<sup>211</sup> **Nas Regiões do Deboche, crônica.** O Paraná, 24 de abr. 1911. *Apud.* BERBERI, Op. Cit. p. 180.

O incontestável desenvolvimento que a nova linha vai dar a nossa capital, facilitando o acesso a um dos bairros já bastante populoso, e cuja abundancia de terrenos aptos para edificação há de torná-lo um magnífico e pittoresco arrabalde.

Não exageramos dizendo que d'esde ante-hontem cresceu o valor das propriedades marginaes da nova linha do Prado de 80%.<sup>213</sup>

O primeiro indicio de uma efetiva procura por terrenos situados próximos às linhas de bondes é fornecido pelo próprio gerente da empresa de bondes. Boaventura Clapp, no mesmo dia em que solicitou junto à Câmara Municipal um terreno na rua da Liberdade, para a construção da Estação Central dos bondes, requereu, para uso particular, um lote na rua “Barão” de Guarapuava, muito próximo às futuras linhas. Duas semanas depois, Anna Correia Pereira Clapp, esposa de Boaventura e irmã de Ildefonso Pereira Correia, Barão do Serro Azul, – ambos sócios da *Curitybana* – solicitou mais um terreno na mesma rua.<sup>214</sup> (Anexo 4)

A atuação de Clapp no mercado imobiliário, apesar de bastante tímida, não se limitou às solicitações de terrenos à Câmara. Em agosto de 1889, ele comprou uma chácara do cidadão Gabriel de Almeida Torres, situada nas imediações da estação ferroviária, pagando pelo imóvel 1:500\$000 (um conto e quinhentos mil réis).<sup>215</sup> Alguns meses depois, em janeiro de 1890, uma parte deste imóvel foi vendida à própria Estrada de Ferro, pela quantia de 1:000\$000 (um conto de réis).<sup>216</sup> Um ano mais tarde, Clapp vendeu o restante do terreno ao seu sócio na *Curitybana*, Monteiro & Eisembach, por 3:000\$000 (três contos de réis). Em suma, pelos terrenos que ele pagou um conto e quinhentos mil réis, Clapp conseguiu quatro contos de réis. Anos mais tarde, no início do século XX, ainda efetuou mais duas vendas de terrenos, ambas ao Sr. Brazilio Ferreira da Luz, num total de 1:000\$000.<sup>217</sup> Ao observar estas informações

---

<sup>212</sup> BERBERI, Op. Cit. p. 77.

<sup>213</sup> A REPÚBLICA. 20 de jun. 1899, p. 1.

<sup>214</sup> LIVRO de Registro de Foros do Quadro Urbano. Vol. 7, registros 302; 304 e 308.

<sup>215</sup> Livro de Notas n. 110, fls. 113v. Arquivo do Primeiro Tabelionato Giovanetti.

<sup>216</sup> Idem. fls. 173v.

<sup>217</sup> LIVRO de Notas n. 148, fls. 52. Arquivo do Primeiro Tabelionato Giovanetti. Não foi possível deflacionar os valores apresentados neste trabalho. Entretanto, informações obtidas em contratos de

deve-se levar em conta, principalmente no que diz respeito aos terrenos que Clapp e sua esposa solicitaram junto ao poder público municipal, que ele era sócio-gerente da empresa de bondes, possuindo, dessa forma, informações privilegiadas sobre, por exemplo, as ruas que seriam atendidas pelos serviços de transporte público. Adquirindo estes imóveis a um custo zero, provavelmente ele esperava por uma rápida valorização, podendo, consequentemente, tirar algum proveito pecuniário da situação. Clapp chegou, inclusive, a pedir à municipalidade que efetivasse algumas melhorias na infra-estrutura das ruas em que ele era proprietário de imóveis.

Possuindo terrenos na rua Democracia, entre as ruas Liberdade e João Negrão, e desejando aformoseallos de conformidade com as posturas dessa Intendência, tenho requerido, pedido e implorado as Intendencias vossas antecessoras, e isso a quasi dous annos - não só o aterro e dessecamento dessa parte da rua, para que possa por ella transitar carroças para condução de materiais, como também, a derrubada da matta que nela existe, na qual se poderão occultar não só feras, como criminosos e isso a menos de cem metros do Congresso e proximo do Palacio do Governo!

Fiado no zelo e boa vontade que tem demonstrado a actual Intendencia, tenho certesa que com brevidade, esta respeitosa petição terá favoravel deferimento.<sup>218</sup>

Em 1897, o prefeito de Curitiba enviou ao governador do Estado um ofício no qual propunha trocar um terreno concedido ao poder público estadual, situado à praça Carlos Gomes, por um outro localizado na praça Thereza Christina. O argumento era bastante convincente: “sendo a collocação deste ultimo muito mais apropriado, já por ser frequentado pela linha de bonds.”<sup>219</sup> Devido à “commodidade” oferecida por este serviço, alguns habitantes se mobilizaram para tentar levar as linhas até os locais onde moravam. Em abril de 1888, por exemplo, 72 moradores da rua da Graciosa enviaram um abaixo-assinado ao gerente da

---

empréstimos de dinheiro mostram que os juros praticados por pessoas particulares, naquele periodo, giravam em torno de 1% ao mês. Isso nos leva a deduzir que, provavelmente, a inflação fosse menor do que esta cifra.

<sup>218</sup> DOCUMENTOS Constituintes das Atas da Camara Municipal de Curitiba. Requerimento de Boaventura Fernandes Clapp, 15 fev. 1892.

<sup>219</sup> OFÍCIO, Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. 08 out. 1897. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

*Curitybana*, pedindo-lhe para levar os bondes até aquela rua.<sup>220</sup> Não foram atendidos. O bonde circulava naquela região, atendendo o *Boulevard Dous de Julho*, nas imediações do Passeio Público.

Ao se analisar as Cartas de Foros de Terrenos, concedidas entre 1887 e 1899 pela municipalidade, de um total de 319 aforamentos catalogados, observou-se que quase 30% deles (95 Cartas) referem-se a terrenos situados a menos de quatro quadras das linhas de bondes. Se juntarmos estes números aos das ruas em que os carros da *Curitybana* circulavam, o percentual sobe para mais de 40%. Ou seja, de todas as cartas de foros cedidas nesse período, 40% delas referiam-se a terrenos atendidos por bondes.

Com relação aos anúncios de venda e aluguéis de imóveis em Curitiba, presentes no jornal *Gazeta Paranaense* no período de 1887 a 1889, de 86 anúncios levantados, somente para a rua de Matto Grosso, uma das principais vias de circulação do bonde, encontramos 26 deles, ou seja, uma incidência de mais de 30% em uma única rua! Se a este montante adicionarmos os dados referentes a todas as ruas e praças atendidas por tal meio de transporte, o percentual sobe para 43%. Número que não chega a considerar as ruas paralelas, as ruas perpendiculares, ou mesmo próximas às linhas.

Quando da venda ou aluguel de um imóvel situado próximo às ruas em que circulavam os bondes, este fato era largamente utilizado como argumento de valorização do imóvel, como evidenciam os exemplos abaixo.

Vende-se uma casa com 4 portas de frente, muitos fundos, construção solida, quintal murado, soalhada, forrada e envidraçada, sita á rua da Assembleia, muito perto do ponto dos bonds.<sup>221</sup>

Aluga-se duas casas: uma na rua Gonçalves dos Santos, perto da Estação da Estrada de Ferro e dos Bonds.<sup>222</sup>

<sup>220</sup> GAZETA Paranaense, Curitiba. 14 abr. 1888, p. 2.

<sup>221</sup> Ibid. Curitiba, 11 jan. 1888, p. 3.

<sup>222</sup> Ibid., 22 ago. 1888, p. 3.

Boa ocasião. Vendem-se tres chacaras nos melhoers pontos da cidade. Uma muito proxima a Estação da Estrada de Ferro, á rua João Negrão e em frente a Estação dos bonds.<sup>223</sup>

Vende-se 2 chacaras na Agua Verde com magnificos commodos, plantações, com facil comunicação para a linha de bonds do Batel.<sup>224</sup>

Reunindo dados referentes às vendas e aluguéis de imóveis e às cartas de foros de terrenos, no período de 1887 a 1899, pode-se identificar três grandes áreas de ocupação que podem ter tido uma influência direta dos bondes: a região próxima ao *Boulevard Dous de Julho*, ao longo da rua de Matto Grosso e as ruas Iguassú e Ivahy, situadas atrás da Estação Ferroviária. Estas três áreas, que podem ser visualizadas na planta da página seguinte, representam quase a totalidade da ocupação urbana verificada naquele período.

Para melhor compreender o complexo e intrincado processo de ocupação e crescimento urbano de Curitiba, entre 1887 e 1913, marcos cronológicos desse trabalho, optou-se por fazer um levantamento de todos os imóveis comercializados formalmente na capital do Paraná e cujos registros foram feitos no Primeiro Tabelião desta cidade. Dentro destes parâmetros foram catalogados cerca de 1850 contratos de compra e venda de imóveis, alcançando a cifra de 2.538 imóveis urbanos negociados entre setembro de 1881 e março de 1914, um número bastante representativo uma vez que o município tinha, em 1913, 4.469 edificações.

Do total de contratos contabilizados, mais de quatro quintos deles referiam-se a imóveis situados em áreas que eram atendidas pelos bondes. Considerando-se, neste caso, como “áreas atendidas”, aquelas distâncias em que uma pessoa poderia percorrer a pé, num curto espaço de tempo, até chegar ao ponto de passagem dos bondes. Ou seja, cerca de três ou quatro quadras. Esta qualificação é bastante imprecisa, como é, também, o apanágio de fontes

---

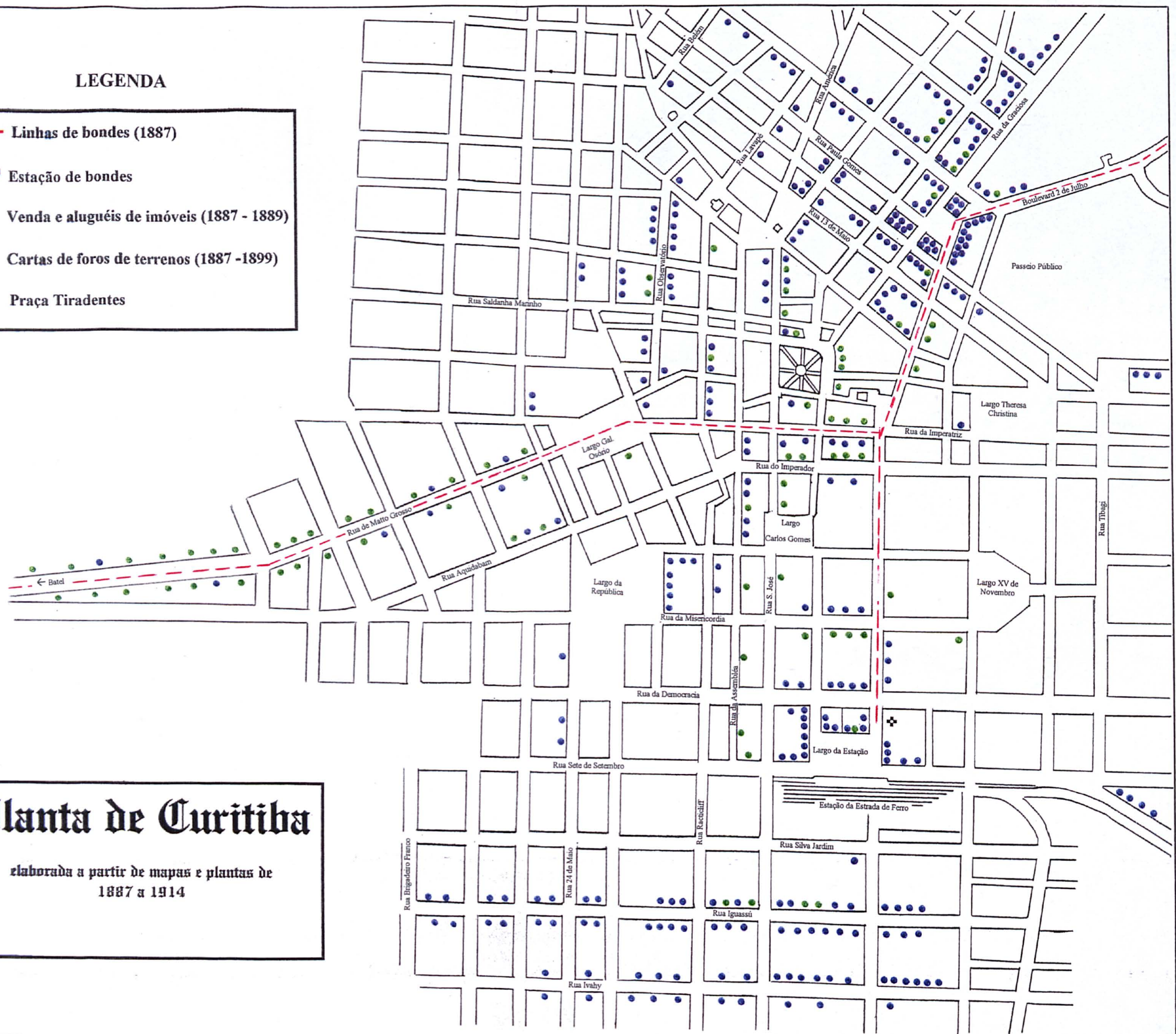
<sup>223</sup> Ibid., 13 abr. 1889, p.4.

<sup>224</sup> O DEZENOVE de Dezembro, Curitiba. 03 jul. 1889, p. 3.



## LEGENDA

- Linhas de bondes (1887)
- + Estação de bondes
- Venda e aluguéis de imóveis (1887 - 1889)
- Cartas de foros de terrenos (1887 - 1899)
- ⊠ Praça Tiradentes

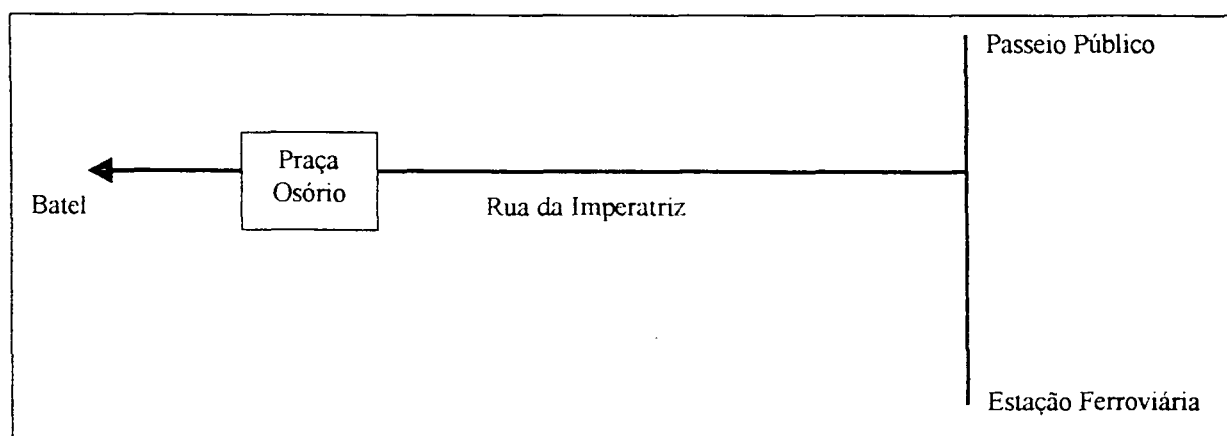


## Planta de Curitiba

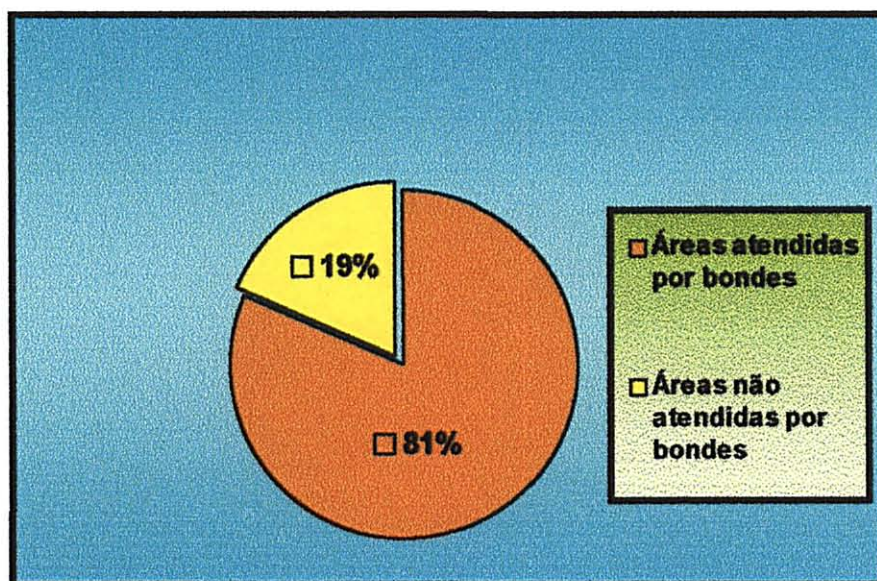
elaborada a partir de mapas e plantas de  
1887 a 1914

disponíveis para tal análise. Entretanto, esta informação é um indicio bastante significativo, conotando uma maior procura por imóveis localizados em regiões urbanas que contavam com o serviço de transporte público. Poder-se-ia argumentar que, uma vez que o bonde circulava em uma vasto número de ruas, seria bastante sensato esperar que a maior parte dos imóveis negociados estivesse, de uma forma ou de outra, próxima a estas ruas. Este raciocínio não é, de todo, verdadeiro. Primeiramente, porque os bondes não transitavam em um número muito grande de vias como a princípio pode parecer. A primeira linha, aquela inaugurada em 1887, formava uma espécie de um “ T ” no quadro urbano de Curitiba: uma linha reta, respeitando os acidentes do terreno, partia da Estação da Estrada de Ferro, seguindo pela rua da Liberdade, cruzando a rua da Imperatriz, depois pela Riachuelo, ia terminar no Engenho Fontana, acima do Passeio Publico. Outra linha, seguindo pela rua da Imperatriz, continuava pela de Matto Grosso, terminava no Batel, em frente ao Engenho Tibagy, de propriedade do Barão do Serro Azul. Isto demonstra que as vias servidas por bondes eram bem poucas.

**FIGURA 12: localização da primeira linha de bondes, inaugurada em 1887.**





**FIGURA 13: contratos de compra e venda de imóveis – (1882-1913)<sup>225</sup>**

Por outro lado, com o início do serviço de transporte, áreas até então pouco procuradas para o estabelecimento de moradias, como o Batel, passaram a ser, em escala crescente, cada vez mais requisitadas. Os contratos de transferência de propriedades referentes somente à rua de Matto Grosso e ao Batel representam quase sete por cento do total de imóveis urbanos comercializados naquele período em toda Curitiba. É um montante bastante expressivo considerando-se, primeiramente, que a cidade contava, à época, com cerca de cem ruas e praças. Em segundo lugar, deve-se levar em conta que a rua de Matto Grosso e o Batel eram, antes da inauguração dos bondes, áreas pouquíssimo valorizadas. De 1882 a 1887, cinco anos portanto, antes de ter início o serviço de transporte até o Batel, foram encontradas apenas duas negociações de imóveis naquela localidade, um número bem inferior às cinquenta e seis verificadas posteriormente, até 1913.

É interessante observar como o mercado imobiliário é sensível aos acontecimentos políticos e às crises econômicas e institucionais que abalaram o país. Acompanhando a progressão dos contratos referentes às transações formais de imóveis ocorridas entre 1882 e

<sup>225</sup> Escrituras de compra e venda de imóveis registradas no Primeiro Tabelionato de Notas de Curitiba.

1913, esta fragilidade fica bastante explícita. Daquele ano até 1887, verificou-se uma certa estabilidade no número de propriedades imobiliárias que trocaram de mãos, desde então tem-se um declínio acentuado até 1889, período conturbado que culminou com a abolição e com a implantação do regime republicano. A partir deste ano o mercado demonstra sinais de recuperação, aquecendo-se vigorosamente, tendo um aumento da ordem de quatrocentos por cento em 1892, comparado com os dados de 1889. Os piores anos são os da Revolução Federalista, principalmente 1893-94, quando se constatou uma queda abrupta no nível de negociações. Em 1894 o volume de transferências chegou a ser trinta e cinco por cento inferior ao de 1892. O último quinquênio do século XIX e o primeiro do XX, foi um período de forte crise econômica no País. Para se ter uma idéia, o montante de negócios registrados em 1901 foi de apenas um terço daquele de 1895. Quando se começou a discutir em Curitiba uma efetiva implantação de um sistema de transporte movido a tração elétrica, o mercado imobiliário volta a se recuperar, registrando-se uma franca ascensão nos anos de consolidação desse novo sistema. Os dados de 1911 ou 1912 chegam a ser mais de trezentos e cinquenta por cento superiores aos de 1908.

**FIGURA 14: distribuição dos imóveis formalmente negociados em Curitiba 1882-1913<sup>226</sup>**





Diante da volatilidade do mercado imobiliário, torna-se tarefa árdua e perigosa, cheia de armadilhas, tentar estabelecer uma relação causa/consequência entre transporte público e expansão urbana. Em muitos casos é preferível não se arriscar em tal aventura, caso contrário corre-se um alto risco de se encontrar em um caminho maniqueísta, infundado. Entretanto, com o arcabouço de fontes referentes aos imóveis negociados em Curitiba que nos foi possível estruturar, optamos por levantar algumas hipóteses sobre a configuração urbana da capital paranaense da virada do século. Estamos conjecturando algumas explicações sobre o assunto, tentando, quando possível, buscar estabelecer vínculos com o objeto aqui em estudo: o bonde.

Inúmeros e variados são os fatores que podem influenciar no preço, na valorização ou desvalorização de uma propriedade imobiliária. A abertura ou o simples calçamento de uma rua, a construção de uma praça, de rede de esgoto e de água encanada ou a ação mais efetiva do Estado numa localidade, são alguns dos incontáveis elementos que podem fazer o valor dos imóveis disparar. Por outro lado, a presença de “vizinhos” indesejados, como uma indústria que polui, um estabelecimento comercial excessivamente barulhento – acabando com a tranquilidade de um local específico –, um rio que transborda, o aumento no índice de violência ou a queda no nível de emprego, tudo isso, isoladamente ou no conjunto, pode provocar uma rápida desvalorização dos imóveis.

A mistura de todos esses fatores, “positivos e negativos”, dentro do espaço urbano, é o que determinará, em última instância, o valor dos imóveis. Tendo, nesse sentido, um papel preponderante na valorização de certas regiões, a qualidade da infra-estrutura urbana ali presente. Consideramos que, pela facilidade de locomoção e comodidade oferecida, o transporte público influencia diretamente na decisão que as pessoas têm que tomar na hora de estabelecerem moradia. Se houve uma maior procura por imóveis nas áreas atendidas pelos

---

<sup>227</sup> Escrituras de compra e venda de imóveis registradas no Primeiro Tabelionato de Notas de Curitiba.

bondes, e tendo como pressuposto os ditames da lógica capitalista de que o valor dos produtos comerciáveis é definido pela lei da oferta e da procura, após a inauguração desse sistema de transporte haveria uma valorização no preço daqueles imóveis. A documentação disponível, que possibilitaria uma análise desta natureza, são as escrituras de compra e venda. Entretanto, é preciso salientar que estas transações estavam sujeitas a um imposto municipal de 8% sobre o valor da negociação e mais 10 % sobre este imposto.<sup>228</sup> Esta cobrança extorsiva por parte da municipalidade, era um verdadeiro estímulo aos proprietários declararem um valor inferior àquele realmente negociado. Isso tornou-se perceptível quando verificamos que, um imóvel comprado por determinado valor, era revendido, meses depois, por um preço muito menor. José Fernandes Loureiro, por exemplo, comprou um imóvel na rua Silva Jardim em setembro de 1897 por 4:000\$000 de réis. Um mês depois, apenas, ele transferiu esta propriedade declarando o valor de 3:000\$000 de réis.<sup>229</sup> Ou seja, este imóvel foi subvalorizado em 25%, um subterfúgio largamente utilizado para pagar menos impostos.

Em alguns casos, o preço de venda declarado pelas partes envolvidas chegava a ser cinco vezes menor que aquele pago pelo vendedor quando este havia adquirido a propriedade em questão. Por outro lado, comparando o preço dos imóveis negociados pelas pessoas físicas em geral, com aqueles comprados pelos poderes públicos – municipal, estadual ou nacional –, instâncias que a princípio não teriam motivos para declarar um valor falacioso, verificou-se que os preços se mantinham numa média próxima da realidade.

Apesar da fragilidade dessas informações, acreditamos ser possível levantar algumas hipóteses sobre a variação dos preços dos imóveis comercializados em Curitiba e estabelecer um nexos com as linhas de bonde. As ruas que, antes da implantação dos bondes, já eram

---

<sup>228</sup> Um imóvel negociado por 1:000\$000 (um conto de réis) pagava 8% sobre este valor, ou seja, 80\$000 (oitenta mil réis), e mais 10% sobre o valor do imposto, isto é, 8\$000 (oito mil réis), totalizando, dessa forma, 88\$000 (oitenta e oito mil réis).

bastante valorizadas por se situarem em uma localização privilegiada, foram as que menos sofreram alterações. É o que aconteceu, por exemplo, com a rua da Imperatriz. Por ser uma das principais artérias da cidade, o valor médio das negociações dos imóveis daquela rua era o mais alto de Curitiba. Via de regra, quanto mais afastadas do núcleo central ficavam as propriedades, menores eram os seus valores e, conseqüentemente, maiores eram as possibilidades de valorização. No distante arrabalde do Portão, antes de ter início o serviço de transporte, os imóveis eram negociados por um preço médio de 700\$000 (setecentos mil réis). Somente considerando o período da implantação dos bondes e o seu primeiro ano de funcionamento, os imóveis daquela localidade tiveram uma valorização superior a cinco vezes! As propriedades transferidas na rua de São José, onde trafegavam os bondes que iam até o Matadouro Público, sofreram, após a instalação das linhas naquela rua, uma valoração de mais de sete vezes.

TABELA 2

VARIAÇÃO NO PREÇO DAS OPERAÇÕES DE COMPRA E VENDA DE IMÓVEIS			
LOCALIDADES	VALORES MÉDIOS EM RÉIS		VARIAÇÃO EM %
	ANTERIOR AOS BONDES	POSTERIOR AOS BONDES	
RUA AQUIDABAM	900\$000	4:893\$750	443,75
BATEL (bairro e estrada)	1:242\$857	4:318\$491	247,46
RUA MATTO GROSSO	3:033\$000	7:870\$000	159,47
RUA RIACHUELO	2:600\$000	10:190\$000	291,92
RUA 7 DE SETEMBRO	2:248\$421	4:175\$758	85,719
RUA IMPERATRIZ	6:127\$273	11:094\$792	81,072
PRAÇA OSÓRIO	1:180\$000	3:406\$897	188,72
RUA 13 DE MAIO	775\$000	2:462\$308	217,71
PRAÇA D. PEDRO II	3:400\$000	10:503\$333	208,92
RUA SÃO JOSÉ	916\$667	7:005\$714	664,26
PORTÃO <sup>229</sup>	705\$953	3:891\$071	451,18
RUA DO IMPERADOR	1:306\$000	5:737\$452	339,31
RUA LIBERDADE <sup>230</sup>	-----	7:192\$857	-----

<sup>228</sup> LIVRO de Notas n. 133, fls 1 e 38. Arquivo do Primeiro Tabelionato Giovanetti.

<sup>229</sup> Consideramos “antes dos bondes” os imóveis que foram negociados até 1910, ano em que se inicia o processo de instalação dos elétricos, inaugurados em janeiro de 1913.

### *É a ganancia sem par*

Seria possível esperar-se que, com a inclusão de novas áreas ao quadro urbano, ampliando-se dessa forma a oferta de imóveis, houvesse uma estabilização na tendência de alta do custo da moradia. Entretanto, não foi isso o que aconteceu. Os preços dos imóveis aumentaram bastante, elevando, junto consigo, o valor dos aluguéis. Este chegou a ser, no início do século XX, um dos maiores problemas de Curitiba naquele período. A carestia era geral. “Tudo custa os olhos da cara”, aferroava o cronista atento. A vida era mais fácil para a elite aburguesada que se divertia e se deslumbrava nos teatros, nas casas de jogo, “falando um francez detestavel”, do que para aqueles “que mourejavam de sol a sol para ganhar o pão de cada dia”, sofrendo as maiores dificuldades. Qualquer baíuca feita de tábuas esburacadas, que antigamente se pagava dez ou quinze mil, não se encontrava por menos de cinquenta ou sessenta mil réis.<sup>232</sup> As esperanças de melhorar este quadro calamitoso foram depositadas no bonde elétrico. Porém, com a afluência de moradores para as localidades afastadas que eram servidas pelos bondes, até nos arrabaldes distantes a situação ficou difícil, pelo menos para aqueles que tinham que arcar com os valores dos aluguéis e os custos do transporte.

Os bondes electricos que se imaginava resolveriam a crise, deixaram as coisas no pé em que estão, porque a população pobre com elles fugiu para os arrabaldes, ocasionando o exodo a ellevação de preço das casas suburbanas.

De sorte que, cá e lá, o aluguel é um despropósito. Qualquer casebre de madeira subiu de preço. Haja vista a Villa Militar Monteiro, aquelle amontoado de casas anti-hygienicas, cujos alugueis judaicos o governo, transformado em cobrador do empresario, arranca de pobres coitados [...]<sup>233</sup>

Em março de 1913 o Sr. Jayme Ballão havia remetido ao Congresso Estadual um requerimento solicitando uma concessão que lhe daria o privilégio de construir, nos arredores de Curitiba, “varias villas proletarias”. O projeto, audacioso, previa a construção de cerca de

---

<sup>231</sup> Não foi encontrado nenhum contrato de compra e venda nesta rua anteriormente aos bondes.

<sup>232</sup> DIARIO da Tarde. 28 de fev. 1913, p. 1

<sup>233</sup> Ibidem.

mil casas populares, a um valor unitário que variava entre cinco e dez contos de réis, a fim de serem vendidas ou alugadas. Jayme Ballão representava um grande negociante estabelecido no Rio de Janeiro, Ellias Sallè, o qual pretendia ser contemplado com os favores do poder público no que diz respeito aos impostos que deveriam ser recolhidos aos cofres do Município e do Estado. A disposição de efetivar um empreendimento dessa envergadura, mesmo considerando os interesses pecuniários e particularistas envolvidos, demonstra a gravidade do problema habitacional pelo qual passava a capital paranaense. Como não há nada tão ruim que não possa piorar ainda mais, além do custo da moradia que se estava elevando –graças à avareza dos especuladores imobiliários– de forma vergonhosa, o preço dos gêneros alimentícios acompanhavam, *pari passu*, esta contenda contra as classes socio-econômicas menos favorecidas.

É assim que tudo esta caro: a banha, o arroz, o assucar, o café, a farinha de trigo, o xarque, etc., não se contando com as despesas de outra natureza que crescem e augmentam assustadoramente.

O que ninguem mais pode supportar é o arrojo com que os proprietarios de casas estão assaltando a população.

Os alugueis augmentaram já assumindo feição de verdadeira extorsão, com um semvergonhismo sem par, com um abuso e uma desconsideração por demais intoleraveis. Os proprietarios já não cobram aluguel: exploram. Querem que uma casa qualquer dê proveitos incalculaveis. Sonham mesmo em ficar milionarios com o aluguel de uma ou duas casas muitas vezes velhas e sem conforto algum. É mania, já, essa de augmentar todos os mezes o preço do aluguel.

É a ganancia sem par e sem nome que traz a população num inferno e num desespero de vida. E o povo encontra-se assim: por um lado a carestia de generos; por outro, a vergonhosa e inqualificavel exploração dos proprietarios de casas para aluguel.<sup>234</sup>

Em um artigo intitulado “A revolução da fome”, publicado no jornal Diário da Tarde em março de 1913, ficavam patentes as privações pelas quais estava passando a população mais pobre de Curitiba. Segundo seu autor, Gastão Faria, os operários, de forma geral, estavam sujeitos a três categorias salariais calculadas por dia de trabalho: três mil, cinco mil e

<sup>234</sup> DIARIO da Tarde. 8 de mar. 1913, p. 1. Os valores estão expressos em milhares de reais.

sete mil réis. Isto significa, na pratica, ordenados mensais respectivos de sessenta, cem e cento e quarenta mil réis. Uma parte bastante considerável desses proventos eram gastos com alugueis, sobrando, para as demais despesas, quase nada. Nem os funcionários públicos, que recebiam salários um pouco melhores, escapavam às garras de comerciantes gananciosos, negociantes inescrupulosos e especuladores sórdidos e avarentos.

Por ahi, se podem avaliar, facilmente, das torturas que esses homens, não raro chefes de numerosas familias, passam em consequencia da crise em que atravessamos.

De facto, proporcionalmente ao seu ganho, elles, para morarem em verdadeiras baiucas, pagam ao carrasco do proprietario, no minimo, 25\$, 30\$ e 35\$, a não ser que queiram, como não poucos estão fazendo, se retirar para uma legua distante da cidade. [...]

Os empregados publicos, por exemplo, recebem, geralmente 250\$ a 300\$ mensaes. Pagam, na cidade, 100\$ a 150\$ de casa. O que fica para as demais despesas? Nada! Miséria!<sup>235</sup>

O preço dos alugueis, cobrado pelos imóveis situados em áreas mais afastadas era, comparativamente, mais barato do que aqueles existentes no núcleo central de Curitiba. Mesmo considerando-se que houve uma valorização, em função do aumento expressivo na procura por aquelas localidades, estava compensando aos trabalhadores se mudarem para regiões mais periféricas. Nem a elevação significativa no número de novas edificações feitas na cidade, fora suficiente para conter o aumento exagerado dos alugueis e a fuga dos habitantes para as zonas mais longínquas. Em 1902, por exemplo, construiu-se na capital setenta e seis novos edificios; dez anos depois, em 1912, este número saltou para trezentos e oitenta. Ou seja, um aumento da ordem de quinhentos por cento em apenas uma década.<sup>236</sup>

Os proprietarios são senhores absolutos, augmentam dia a dia a mensalidade da sua casa, parecendo que essa imposição há de fazer com que Curitiba, dentro em pouco, seja uma cidade habitada, unicamente, por uma população de senhores e de poderosos.

<sup>235</sup>Ibid. 15 de mar. 1913, p. 1 Uma década antes alguns funcionários da Câmara recebiam os seguintes vencimentos: Servente, 400\$000; Porteiro, 1:200\$000; Contínuo, 600\$000. A Republica, 17 de mar. 1893, p. 2

<sup>236</sup> Ibid. 15 de abr. 1913, p. 2. A progressão no número de edificações neste período foi a seguinte: 1902-76; 1903-70; 1904-62; 1905-58; 1906-80; 1907-63; 1908-89; 1909-92; 1910- 60; 1911-252; 1912-380.



O exodo já começou. Os operarios, os homens que trabalham muito para ganhar nada, vão deixando a cidade, pouco a pouco, com grande prejuizo dos seus interesses, para irem morar há uma ou duas leguas do centro onde o aluguel da casa não constitui uma extorsão. E isto continuará. Até que os pobres homens do trabalho se afastem, até que eles deixem a cidade onde o capital penetrou para esmagal-os e exploral-os. [...]

Não se encontra em Curitiba casa, por ordinaria que seja, cujo aluguel mensal não exceda 50\$, 60\$, 80\$... [...]

Por que os “eleitos do povo” não se lembram de conceder uma verba para a construção de villas operarias, como se faz em todos os Estados adiantados, onde o operario é respeitado?

Com o aumento da procura por lotes situados em regiões mais afastadas, algumas dessas localidades, como o Portão e Água Verde, tiveram um rápido desenvolvimento. No início de 1913, com a inauguração dos bondes elétricos, estes arrabaldes passaram a contar com serviço regular de transporte público. Somente entre 1910 e 1914, o capitalista Arnaldo Martins Villar de Lucena, por exemplo, fragmentou um grande terreno situado entre o Portão e Água Verde. Nesse curto espaço de tempo ele conseguiu vender, com escritura registrada, cento e setenta e quatro lotes naquela área, formando, dessa forma a Villa Guayra, um dos primeiros loteamentos de larga escala em Curitiba. A princípio, não se esperava um afluxo tão intenso de moradores para estas regiões. A direção da empresa de bondes, por exemplo, havia disponibilizado apenas quatro viagens diárias para o Portão, sendo duas pela manhã e duas à tarde. Devido à falta de iluminação, os bondes não circulariam à noite. Os responsáveis pelos serviços de transporte tiveram, diante das circunstancias, que aumentar o número de viagens para aquela localidade, que passou a ser de hora em hora.<sup>237</sup>

#### Portão

Esta encantadora localidade dia a dia accentua o seu progresso.

Grande numero de casas tem sido construidas, sendo isto uma prova bastante frizante de que o Portão despertou para disputar o logar a que tem direito.

Essa ancia de progresso é devido a linha de bondes se estender até aquí.

Infelizmente, porem, os bondes electricos não tem correspondido esta expectativa.

De facto, não pequeno é o numero de pessoas que querem ir trabalhar na cidade, não podendo, porem, devido a absoluta falta de electricos, que, para cá, são em diminuto numero. É um horror. Não raro estão ao ponto de parada dos bondes, 80 pessoas. Dahi a

<sup>237</sup> DIARIO da Tarde. 25 de jan. 1913, p. 1

momentos, por milagre, apparece um que. como é bem de ver, não pode conduzir nem a metade desse povo, tendo o restante que voltar para esperar outro que vem dahi a quatro ou cinco horas. Alem desse inconveniente há outro: a falta de bondes á noite, ate 10 horas, pelo menos. [...]<sup>238</sup>

O desenvolvimento do Portão foi tão rápido que alguns meses após a inauguração dos bondes elétricos para aquele arrabalde, que até então era considerado pertencente ao rocio, passou a ser submetido ao regime do quadro urbano. Isto significava que as construções e os alinhamentos das ruas deveriam ser sujeitadas às rígidas leis municipais, perdendo, dessa forma, a liberdade característica das edificações feitas no rocio, já que deveriam ser aprovadas pela municipalidade as plantas de toda e qualquer construção. A luz elétrica e a iluminação pública, demandas tipicamente urbanas naquele período, passaram a ser reclamadas pelos habitantes.

O bairro do Portão, com a linha de bondes, está se tornando um dos mais bellos e bem frequentados arrabaldes da Capital. É um logar alto, secco e saudavel, destinado, portanto, a tornar-se uma esplendida villa, se for tratado como merece pela administração municipal. A estrada de comunicação, por onde corre a linha de bondes electricos, é já uma rua cheia de casas de um e outro lado; infelizmente, porem, não tem, em muitos pontos a necessaria largura, para tornar-se uma linda avenida de 6 kilometros; mas como a maioria das casas são de madeira e portanto provisórias, ainda é tempo da prefeitura traçar um novo alinhamento, alargado, para as novas construções, que se forem fazendo, de modo a ir-se fazendo naturalmente a avenida. [...]<sup>239</sup>

Aos domingos muitos curitibanos se dirigiam ao Portão, para onde, em intervalos de dez minutos, “os bondes iam e vinham completamente apinhados, havendo gente pendurada até na plataforma e nos engates.”<sup>240</sup> Pelas características do lugar, repleto de campos, chácaras e pomares, as pessoas o procuravam como espaço de lazer. Ainda em 1913, passou a contar

<sup>238</sup> DIARIO da Tarde. 21 de jan. 1913, p. 1.

<sup>239</sup> DIARIO da Tarde. 2 de jun. 1913, p. 1

<sup>240</sup> DIARIO da Tarde. 10 de jun. 1913, p. 1.

com o Little-Bar, de propriedade dos Srs. Aberto e Bertolini.<sup>240</sup> e com o Café Genuino, estabelecimentos que atendiam às demandas etílicas e gastronômicas dos visitantes.

Pela lei municipal n. 342, de dez de junho de 1913, no seu artigo 6º, os limites do quadro urbano, para efeito de aprovação de plantas e pagamento de impostos, foram redefinidos. Pelo Sul, no Portão, o ponto extremo do quadro urbano tornou-se a Estação da Estrada de Ferro, ponto final do bonde; na rua Marechal Floriano Peixoto, denominada anteriormente de São José, a fronteira do urbano passou a ser o Asylo de Alienados, situado próximo ao Hipódromo, que contava com serviço de bondes desde 1899; a Oeste, o quadro urbano seguiu pelos trilhos da primeira linha de bondes a mula, indo até o Batel, terminando ambos, linha de bondes e quadro urbano, em frente ao Seminário Episcopal; ao Norte, o limite do quadro urbano passou a ser a avenida João Gualberto, onde também, desde 1887, era servida pelos bondes de tração animal. Os mapas das páginas seguintes, elaborados em 1915, mostram os limites do quadro urbano no início do século XX, o qual se acha melhor definido pela tonalidade mais escura na segunda planta. **(ver também planta da p. 114)**

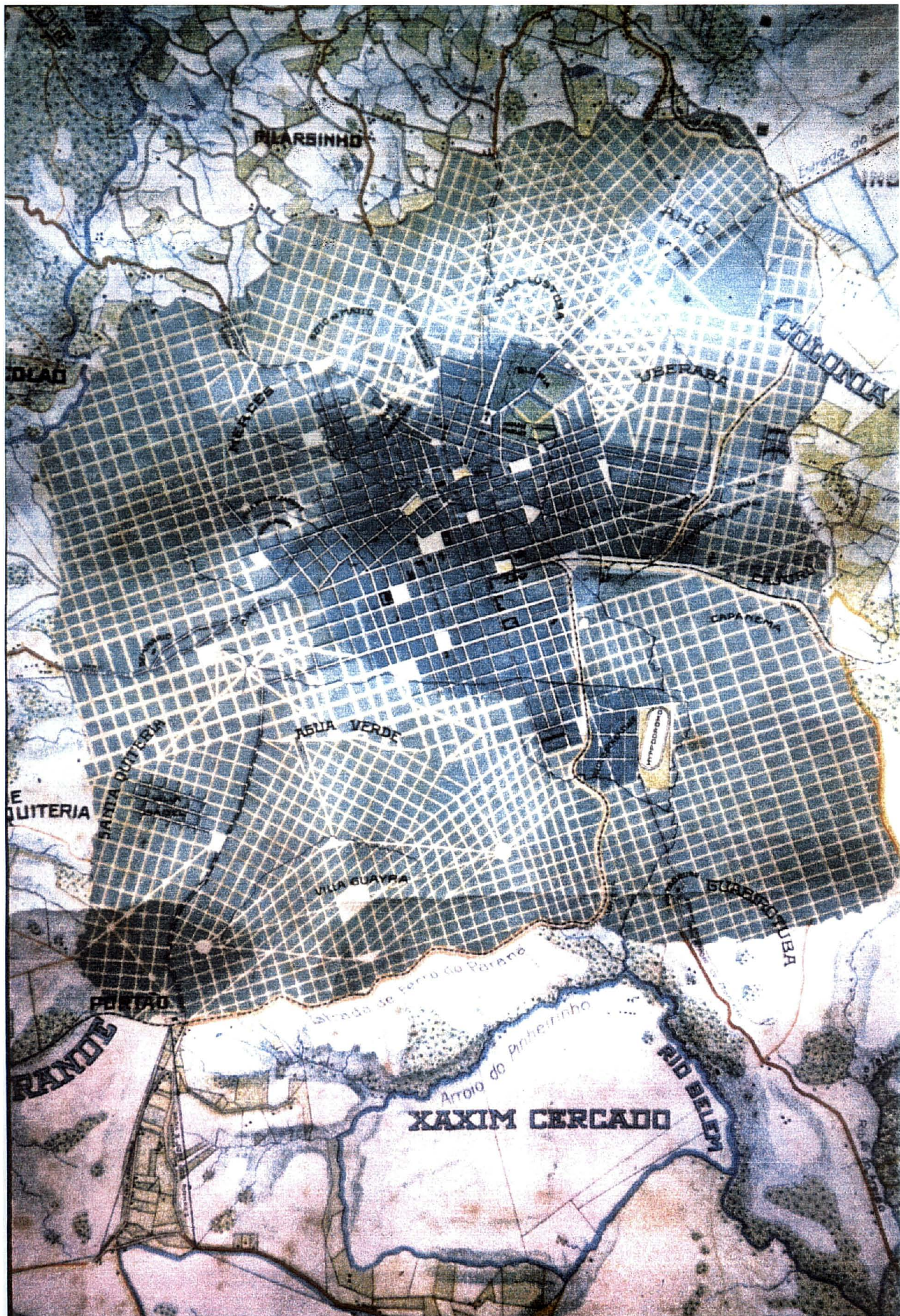
---

<sup>240</sup> DIÁRIO da Tarde. 25 de mar. 1913, p. 5.











### *Atuação dos sócios da Curitybana no mercado imobiliário*

Além de Boaventura Clapp, que teve uma atuação de certa forma modesta no mercado imobiliário, como expusemos anteriormente, outros sócios da *Curitybana* também puderam ser identificados atuando neste ramo de negócio. Nada, porém, parecido com o Rio de Janeiro, onde os empresários ligados aos sistemas de transporte público tiveram um envolvimento mais expressivo com o mercado de imóveis. Decidiam, de acordo com seus interesses particulares, quais áreas da capital do Império (depois da República), seriam atendidas pelos bondes. Especulavam, comprando terrenos a baixo preço, para loteá-los e revendê-los depois de valorizados pelos serviços de transporte de massa. Não que em Curitiba a empresa de bondes só visava o bem comum e estivesse isenta de interesses pessoais. Na capital paranaense, o grau de envolvimento dos concessionários do transporte com o mercado imobiliário, comparativamente, foi mais ameno. Ameno sim, inexistente não.

Víctor Ferreira do Amaral e Silva, por exemplo, negociou formalmente, com escritura de transferência registrada em cartório e recolhimento dos impostos municipais, quarenta e dois imóveis entre 1886 e 1914. Dentre todas as operações realizadas, ele aparece na categoria de vendedor em apenas duas, nas demais está só comprando. Duas hipóteses se colocam. Ou o ilustre cidadão, num espaço de vinte e oito anos, adquiriu todos aqueles imóveis e vendeu somente dois deles, custeando, ano após ano, os impostos municipais que incidiam sobre os mesmos, ou, por outro lado, ele estava efetuando vendas informais, não pagando, dessa forma, os impostos referentes às transferências de propriedades. Não o sabemos. Pelos valores declarados, o sócio movimentou um montante de recursos superior a trinta contos de réis, entre terrenos, lotes, casas e sobrados.

Joaquim Monteiro de Carvalho e Silva e Jorge Henrique Eisembach, únicos proprietários da empresa *Monteiro & Eisembach* – acionista da *Curitybana* –, ao desfazerem a sociedade que tinham entre si, elaboraram uma lista de todos os bens que a citada empresa possuía para que fossem divididos. Figurava na lista pelo menos quinze terrenos muito bem situados em Curitiba. A maioria desses imóveis, alguns deles com dois, três e até seis mil metros quadrados, localizava-se nas ruas João Negrão, Ivahy, Iguaçu e São José<sup>242</sup>. Joaquim Monteiro e Jorge Eisembach movimentaram cerca de 66:500\$000 (sessenta e seis contos e quinhentos mil réis) mercadejando terrenos em Curitiba, sendo 29:400\$000 (vinte e nove contos e quatrocentos mil réis) em operações de compra e 37:100\$000 (trinta e sete contos e cem mil réis) em operações de venda.

A família Hauer, cujo patriarca era José Hauer, acionista da *Curitybana*, movimentou, somente em compra e venda de imóveis urbanos, 238:700\$000 (duzentos e trinta e oito contos e setecentos mil réis), totalizando vinte e nove contratos de transferências de propriedades. O curioso é que, desse total de transações, os Hauer aparecem na categoria de “comprador” em vinte e um contratos, mobilizando recursos da ordem de 155:000\$000 (cento e cinquenta e cinco contos de réis), e, na de “vendedor”, em apenas oito, num valor de 83:400\$000 (oitenta e três contos e quatrocentos mil réis). Isto nos leva a deduzir que havia uma preocupação maior em legalizar os imóveis comprados, registrando em cartório a escritura que formalizava e oficializava o negócio, enquanto que, na hora de efetuar a venda, tal premissa não era imprescindível, o que, em caso de algum litígio, os prejudicados seriam os adquirentes.

A quase totalidade dos acionistas restantes da empresa de bondes *Curitybana* comprou ou vendeu imóveis na capital paranaense no período aqui abordado. Alguns tiveram uma atuação mais expressiva e outros menos. Nada, porém, que viesse chamar a atenção ou digno

---

<sup>242</sup> Um único terreno, na rua São José, tinha 36.000 m2.

de nota, seja pela quantidade de imóveis, seja pelo volume de dinheiro envolvido. Temos que levar em consideração que a maioria deles era constituída de homens de negócio, principalmente comerciantes e industriais, natural, portanto, que estivessem adquirindo ou vendendo propriedades imobiliárias, as quais poderiam ser utilizadas como sedes de suas empresas, suas residências ou mesmo como investimento de capital.



# PLANTA DE CURITYBA 1927

**CONVENÇÕES**  
 --- ESTRADA DE FERRO  
 --- LINHAS DE BONDE  
 ● EDIFÍCIOS PÚBLICOS  
 --- PROJECTOS

## LEGENDA

	Mipa	#1A
1 Albergue Noturno	28	23
2 Associação Commercial	37	30
3 Asylo São Luiz	40	22
4 Cathedral	33	36
5 Cemiterio Municipal	32	32
6 Cemiterio Protestant	32	41
7 Collectoria Estadual	32	26
8 Congresso Estadual	45	26
9 Corpo de Bombeiros	34	38
10 Correo	37	26
11 Delegacia Fiscal	33	33
12 Escola de Aprend. Artíf.	42	26
13 Escola Normal	37	33
14 Estação da E. de Ferro	20	36
15 Fórum e Trib. de Justiça	34	35
16 Guarda Civil	34	25
17 Gymnasio Paranaense	32	35
18 Hospicio	71	32
19 Hospital de Creanças C. V. B. Filial em Curitiba	57	17
20 Hospital Militar	18	8
21 Hypodromo	68	41
22 Instituto Pasteur	32	24
23 Maternidade do Paraná	35	18
24 Museu	33	32
25 Palacio do Governo	32	29
26 Passagio Publica	33	29
27 Policia Central	33	26
28 Prefeitura	33	29
29 Quartel General	33	31
30 Quartel do 9º R. A. M.	50	36
31 Quartel do 15º B. C.	42	23
32 Regimento de Seguranca	57	27
33 Santa Casa de Miseric.	45	22
34 Secretaria Geral do Est.	55	26
35 S. Socorro aos Necessit.	46	31
36 Telegrapho Nacional	33	26
37 Theatro Guayra	38	25
38 Universidade	37	31



#### 4. DA TRACÇÃO ANIMAL AO MUITO CONVENIENTE MOTOR ELECTRICO

No início do século XX, os vereadores Romário Martins, Augusto Stelfeld e Alfredo Loureiro, chamavam a atenção para o fato de que em todas as reuniões legislativas apareciam propostas para o estabelecimento de sistemas de transporte a tração elétrica ou a vapor. Segundo os referidos camaristas, este fato indicava “a necessidade, sentida pelo município de um serviço de bonds melhor que o existente que pouco satisfaz ao serviço publico.”<sup>243</sup>

Quando a *Curitybana* deu início aos seus serviços, em 1887, os bondes puxados por mulas se equiparavam aos utilizados nas principais cidades brasileiras. As ruas do Rio de Janeiro, antiga capital do Império, agora da recém criada República, só assistiram ao tráfego de bondes elétricos se iniciar em outubro de 1892. São Paulo só foi contar com a tração elétrica a partir de 5 de maio de 1900.<sup>244</sup> O Brasil, mesmo se o compararmos aos países tidos como industrializados, estava utilizando sistemas recém lançados. Bondes a tração animal haviam sido adotados pela primeira vez na cidade de Nova Iorque, em 1852. Apenas quatro anos depois já estavam circulando nas ruas da nossa capital do Império. A eletricidade, como força motriz de bondes, havia sido empregada de forma pioneira em Berlim, nos idos de 1879.<sup>245</sup> Ora, apenas doze anos mais tarde, como vimos, os bondes elétricos já desfilavam nas ruas cariocas; ruas de uma moderna e “sereníssima república”, não as ruas do monarquismo obsoleto e arcaico. Podemos concluir, dessa forma, que a *Curitybana* nascera moderna, progressista, símbolo máximo de civilização alcançada pela elite – política e econômica – da Curitiba *fin-de-siècle*. Aos poucos, a empresa foi ficando caquética, ultrapassada, em estado

<sup>243</sup> Ibid., Parecer nº 24, abr. 1907.

<sup>244</sup> STIL, Waldemar Corrêa. *História do transporte urbano no Brasil: história dos bondes e trólebus e das cidades onde eles trafegaram*. São Paulo : Pini; Brasília : EBTU, 1984, p. 319 e 455. Em 1887 havia ocorrido um teste com bonde elétrico, na presença de pessoas importantes da monarquia brasileira, como a princesa Isabel e o conde d’Eu, além de inúmeras outras autoridades. O dito bonde era movido por acumuladores elétricos. Depois de uma série de incidentes, os acumuladores acabaram explodindo. Cf. STIL, op. cit. p. 317.

avançado de obsolescência. No auge de sua decrepitude, as críticas não cessavam. Era preciso modernizá-la.

Em 1907, o diretor-gerente da *Empresa Ferro Carril Curitybana*, Santiago M. Colle, percebendo que os bondes a tração animal estavam fadados a desaparecer, por não mais atenderem às necessidades da população, celebrou um contrato com a firma Hauer & Cia. (empresa fornecedora de energia elétrica em Curitiba) para a eletrificação dos carros da *Curitybana*.

Dizem Hauer Junior e C<sup>ia</sup> e Santiago M. Colle, proprietarios das Empresas de eletricidade e Ferro Carril Curitybana [respectivamente], que, tendo celebrado entre si o contracto junto, por um de seus exemplares, para transformação da tracção animal pela electrica, nos bonds desta capital, vêm, para os fins convenientes, requerer que seja o mesmo contracto presente a essa illustrada corporação demonstrando, assim, as incalculaveis vantagens, para esta cidade, da concessão pelos primeiros requeridos. Assim P. P. Deferimento. [...].<sup>246</sup>

O bonde a tração elétrica era visto, na capital paranaense, como a grande solução para os inúmeros problemas relacionados ao transporte. Associada ao “progresso e desenvolvimento”, “a electricidade é nos tempos actuaes um dos maiores factores de saneamento das grandes cidades”, argumentava Colle à municipalidade, no início do século XX. Além disso, proporcionaria maiores “commodidades á população”, e concorreria para o desenvolvimento da mesma, pois ligaria “o centro commercial á extremidade dos differentes arrabaldes, tornando possivel a communicação rapida e barata entre os centros e os pontos mais distantes.”<sup>247</sup>

Para realizar a substituição da tração animal pela elétrica, Santiago Colle fez algumas exigências ao poder público municipal, como o privilégio de explorar o transporte de

<sup>245</sup>STIL, op. cit. p. IX.

<sup>246</sup>DOCUMENTOS Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. 22 jun. 1907. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

<sup>247</sup>COLLE, Santiago M. *Officio*. Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. 5 jul. 1907. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

passageiros e de cargas pelo prazo de sessenta anos – tempo que ainda restava da antiga concessão – e o direito de estender as linhas para fora do quadro urbano, ou seja, para todo o município.<sup>248</sup> Em julho de 1907, as *Comissões de Obras Públicas e de Legislação e Justiça* apresentavam um projeto de lei que atendia ao requerimento do Diretor da *Curitybana* e regulamentava a substituição do bonde a mula pelo elétrico. O objetivo principal visado pelos camaristas era claro: interligar todos os pontos da capital, inclusive os mais distantes, com um sistema de transporte de cargas e de passageiros, e no menor prazo possível.

A Camara Municipal decreta:

Art. 1º Fica concedido a Santiago M. Colle, dentro do prazo que resta a concessão que já explora, o direito de poder transformar o systema de tracção actualmente seguido pela Empresa Ferro Carril Curitybana por electrica, e bem assim ampliada a zona da primitiva concessão para todo o territorio municipal.

Art. 2º É condição essencial para os effeitos desta concessão, o estabelecimento da primeira linha suburbana dentro do prazo improrrogavel de 3 ½ annos, contados da data da assignatura do contracto.

Art. 3º No contracto a lavrar com a prefeitura, se setabelecerão as condições de ordem e garantias publicas em usos em serviços de tal natureza e adaptaveis ás urgencias do municipio.

Art. 4º Nas condições do Artigo anterior constarão as que se relacionarem com o augmento progressivo das linhas de modo a se poder servir por esse meio de locomoção e no menor prazo possivel, todas as zonas da população adjacentes á Capital.

5º A Prefeitura de accordo com os contrctantes, reverá o contracto primitivo no sentido de dar unidade ás suas clausulas coordenando-as com as que se seguirem da presente concessão, para dest'arte se unificarem os direitos de ambas as partes, decorrentes das duas concessões.

Art. 6º As tabellas dos preços das passagens e das cargas, deverão ser organisadas de accordo om a prefeitura e serão revistas de 5 em 5 annos.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrario.

S. das Commissões, em 8 de julho de 1907.<sup>249</sup>

No contrato de modificação da *Curitybana*, assinado em janeiro de 1908, ficava estabelecido, na sua cláusula terceira, que nenhuma outra concessão seria feita e que só esta empresa poderia explorar o serviço de transporte sobre trilhos, ou por processo semelhante,

<sup>248</sup> Ibid.

<sup>249</sup> COMISSÕES de Obras Públicas e de Legislação e Justiça. Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. 8 jul. 1907. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

seja ele com tração animal, a vapor ou elétrica.<sup>250</sup> Para a substituição da tração animal pela elétrica, seria necessário um montante bastante significativo de capital. Como a *Curitybana* não o possuía, Santiago Colle recorreu às “praças europeas” na tentativa de conseguir um empréstimo para a eletrificação dos bondes. Os capitalistas europeus fizeram duas únicas exigências para financiar o projeto: prorrogação do prazo da concessão por mais sete anos e garantias do Estado sobre o capital a ser empregado. Colle arrolou uma série de motivos, tentando convencer a municipalidade e o Governo do Estado, a serem avalistas do tal financiamento, os quais passamos a reproduzi-los.

- a) que a electrificação trará mais facil e rapida communição dos centros productores do municipio, auxiliando o commercio e industrias no desenvolvimento de suas multiplas relações;
- b) que a população em geral terá mais conforto e prestesa na sua locomoção, sem augmento dos onus actuaes;
- c) que com o estabelecimento da viação electrica as propriedades urbanas e suburbanas se multiplicarão, augmentando de valor, attendendo á approximação das distancias e á sequente condensação da população;
- d) que esta capital, pela qual é licito aferir do progresso do Estado ficará aformoseada com este importante serviço de locomoção, que só existe presentemente em poucas capitaes de estados brasileiros.<sup>251</sup>

De nada adiantou tal apelo, pois a resposta do poder público veio alguns dias depois, com uma simplicidade desanimadora.

As Comissões de Legislação e Justiça e Obras Publicas são de parecer que o Municipio não pode entrar em convenio com o Estado para garantir recursos à Curitybana. E é de parecer favoravel que se conceda a prorrogação do prazo.<sup>252</sup>

A resposta negativa foi também a ‘sentença de morte’ da primeira empresa de transporte coletivo de Curitiba, que fora constituída, na sua totalidade, com recursos da

<sup>250</sup> TERMO de Unificação da Empreza Curitybana, p. 2-3. Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. Jan. 1908. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

<sup>251</sup> COLLE, Santiago M. Documentos Cosntituíntes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. 19 fev. 1909. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

<sup>252</sup> PARECER Nº 4 das Comissões de Legislação e Justiça e Obras Públicas. Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. 10 mar. 1909. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito.

iniciativa privada local. Sem o capital necessário para modernizar a *Curitybana* com a tão reclamada eletrificação, Santiago M. Colle obrigou-se a vendê-la.

No dia 13 de janeiro de 1910, Colle assinou o contrato de venda de sua empresa. O período era de plena expansão do capitalismo central para as áreas periféricas do globo. O comprador, prometendo eletrificar os bondes, foi Eduard Fontaine de Laveleye, um capitalista de nacionalidade belga. A operação alcançou a astronômica cifra de 500:000\$000 (quinhentos contos de réis). Colle recebeu 70 contos à vista e o restante em cinco letras, recebíveis até outubro do mesmo ano (**Anexo 5**).<sup>253</sup> Até aí a transação não apresentou nada de anormal. Entretanto, em 7 de maio do mesmo ano, menos de quatro meses, portanto, após adquirir a *Curitybana*, ele a vendeu para uma companhia franco-inglesa, a *The South Brazilian Raylways Company Limited*, com sede em Londres.<sup>254</sup> Além do espaço de tempo, bastante diminuto, transcorrido entre a compra e a venda efetuada pelo empresário belga, o que demonstra uma pré-disposição em não permanecer como proprietário dos serviços de bonde, caracterizando, dessa forma, uma operação especulativa, dois outros fatos chamam a atenção. O primeiro diz respeito ao valor que Laveleye conseguiu pela *Ferro Carril*: uma quantia superior a 700:000\$000 (setecentos contos de réis), ou seja, quase 50% a mais que o preço pago a Colle. O segundo refere-se à própria *The South*, a empresa adquirente, em cuja direção, administração e sociedade encontrava-se o mesmo Sr. Eduard Fontaine de Laveleye: vendedor e comprador, na figura da mesma pessoa! Não haveria nada de estranho se Laveleye não tivesse lucrado, com a escandalosa operação, os cerca de 200 contos de réis (**Anexo 6**). A princípio os maiores prejudicados foram os outros sócios da *South*, que pagaram 700 por algo

---

<sup>253</sup> LIVRO de Notas N. 153. *Escritura de Compra e Venda*. p. 180v a 182. Arquivo do Primeiro Tabelionato Giovanetti. Manuscrito.

<sup>254</sup> LIVRO de Contratos da Câmara Municipal de Curitiba. Vol. I, p. 222. Arquivo da Casa da Memória. Manuscrito. O contrato de compra e venda pode ser encontrado também no arquivo do Primeiro Tabelionato Giovanetti, livro 154, fls 61 a 63. Manuscrito.

que valia 500. Ou teria sido Colle, que vendeu por 500 aquilo que valia muito mais? Ou ainda, poderia ter havido um acordo entre as partes para que não se declarasse o valor efetivo da operação. De qualquer forma, em última instância, quando os investidores europeus, ávidos, julgassem que estava na hora de reaver o seu capital investido, tudo isso iria se refletir no preço que os usuários teriam que pagar pelas passagens de bondes. Ou seja, privatizar-se-ia o lucro, enquanto o prejuízo estaria sendo rateado entre a população local. A título de comparação, só para se ter uma idéia dos valores referidos acima, toda a receita de Curitiba, orçada para o exercício financeiro de 1910, era de exatamente 325:574\$769 (trezentos e vinte cinco contos, quinhentos e setenta e quatro mil, setecentos e sessenta e nove réis)<sup>254</sup>. Menos da metade, portanto, que o valor pago pela *Curitybana*.

Com a intenção, verídica ou não, de promover a efetiva eletrificação dos bondes, quando Laveleye comprou a *Curitybana*, fez-se necessário também adquirir a empresa que fornecia energia elétrica para a cidade. Na ocasião, prestava este serviço, a firma José Hauer & Cia. A estratégia adotada pelo negociante europeu, para maximizar o lucro proveniente de seus investimentos, foi a mesma verificada nas operações envolvendo a *Ferro Carril*. Ou seja, ele comprou a usina elétrica da família Hauer e vendeu-a posteriormente à *The South*, empresa em que ele próprio era sócio.<sup>255</sup>

A empresa franco-inglesa ampliaria cada vez mais os seus negócios no município. Em 1910, a firma H. Palm & Cia. – pertencente aos sócios Santiago M. Colle, Guilherme Weis e Henrique Palm – havia celebrado contrato com o executivo local para o calçamento das ruas da cidade. Menos de um ano depois, em 16 de janeiro de 1911, Laveleye adquiriu, mediante o pagamento de 20:000\$000 (vinte contos de réis), todos os direitos da citada H. Palm & Cia,

---

<sup>254</sup> ANNAES da Camara Municipal de Curitiba. Sessões de 19/08/1909 a 01/08/1910. Typographia de “A Republica”: Curityba, 1910. p. 22.

inclusive e, principalmente, os direitos sobre o contrato de calçamento das ruas. Laveleye se comprometeu ainda a pagar aos cedentes, além dos 20 contos, mais 10 % sobre a totalidade dos lucros que conseguissem auferir no serviço de pavimentação da cidade.<sup>257</sup>

Em curtíssimo espaço de tempo a companhia estrangeira, *The South Brazilian Raylways Co.*, estaria atuando em três setores, todos eles ligados à infra-estrutura urbana do município: a) fornecimento de energia elétrica e iluminação pública; b) transporte coletivo; c) calçamento das ruas. Estes três segmentos, monopolizados em uma única empresa, formavam uma combinação perfeita, capaz de produzir lucros fabulosos e o retorno rápido e garantido dos investimentos realizados. O poder de decisão sobre as áreas que deveriam ser atendidas por estes serviços, juntamente com as informações privilegiadíssimas, que só a empresa e, no máximo, o poder público teriam, poderia trazer benefícios pecuniários astronômicos.

A ação da *The South* coincidiu com a gestão do prefeito Cândido de Abreu, em cuja administração verificou-se grandes transformações urbanas em Curitiba como, por exemplo, a pavimentação de inúmeras ruas, o que já foi suficientemente salientado em páginas precedentes.

Quanto ao fornecimento de energia elétrica e iluminação pública, mesmo depois de muito investimento, a companhia não prestava um serviço de qualidade. Os apagões eram freqüentes, causando muita irritação aos consumidores desse serviço. O contrato com a prefeitura atendia mais aos interesses da “poderosa empresa” do que ao bem comum.

Está amplamente verificada a afirmativa geral de que a South nos serve pessimamente, amparada por um contracto monstro, em má hora e impatrioticamente assignado pela autoridade competente.

Ainda hontem fomos testemunha occular de um facto que bem evidenciou o descaso com que a poderosa empresa de electricidade trata o povo, á custa de quem vive e prospera. Ia começar a primeria sessão do Central, da Empreza Zanicotti & Cia. e já havia sido

---

<sup>256</sup> LIVRO De Notas n. 155, fls. 18 a 20 e 56v a 57. Arquivo do Primeiro Tabelionato Giovanetti. Manuscrito.

<sup>257</sup> LIVRO de Notas n. 155, fls. 61 a 62v, 16 de jan. 1911. Arquivo do Primeiro Tabelionato Giovanetti. Manuscrito.



iniciado a sessão do Palácio Theatro, quando a energia eléctrica foi extinta, ficando toda a zona compreendida entre os dois cinemas, às escuras.

Depois de mais uma e meia hora, numa actividade de caracol, é que os empregados da South conseguiram estabelecer a corrente.

Este facto, reprodução idêntica de vários outros, apesar de causar prejuízo à população, não pode ser castigado.

A South tem o triumpho nas mãos e para todo relaxamento no seu funcionamento de luz, há a grande desculpa da “força maior” nem de multa sendo passível.

Mas a Emreza eléctrica pode ainda um dia arrepender-se de tão mal servir nosso povo.<sup>257</sup>

### *Bonds electricos*

Os estudos para a eletrificação dos bondes se iniciaram no mesmo ano de 1910. Entretanto, a implementação do sistema só começou em 1912. Em meados desse ano as obras de assentamento dos trilhos já se encontravam bastante adiantadas. Em Julho, diversas autoridades, dentre as quais o prefeito, o secretário municipal de obras públicas e vários representantes da *South*, reuniram-se para tomar algumas decisões relativas à eletrificação. Neste encontro ficou estabelecido que o ponto central de todas as linhas seria a praça Tiradentes; que haveria uma linha circular passando por esta praça, pelo cemitério e pelo Alto da Glória; finalmente, acordou-se que ao longo da rua 15 de Novembro, só seriam colocados postes de suspensão dos fios elétricos caso os proprietários dos prédios daquela rua não consentissem que os ditos fios fossem fixados nas fachadas das edificações.<sup>258</sup> Percebe-se aqui uma preocupação de ordem estética. Os postes, com fios elétricos pendurados, caso fossem colocados na rua 15, maculariam seu visual de “cidade moderna”. Sua bela e elegante fachada compacta, repleta de edifícios assobradados, ficaria comprometida com a aparência tosca e rude dos postes de madeira, mesmo eles comportando um dos maiores ícones da modernidade daquele período: a “energia eléctrica”.

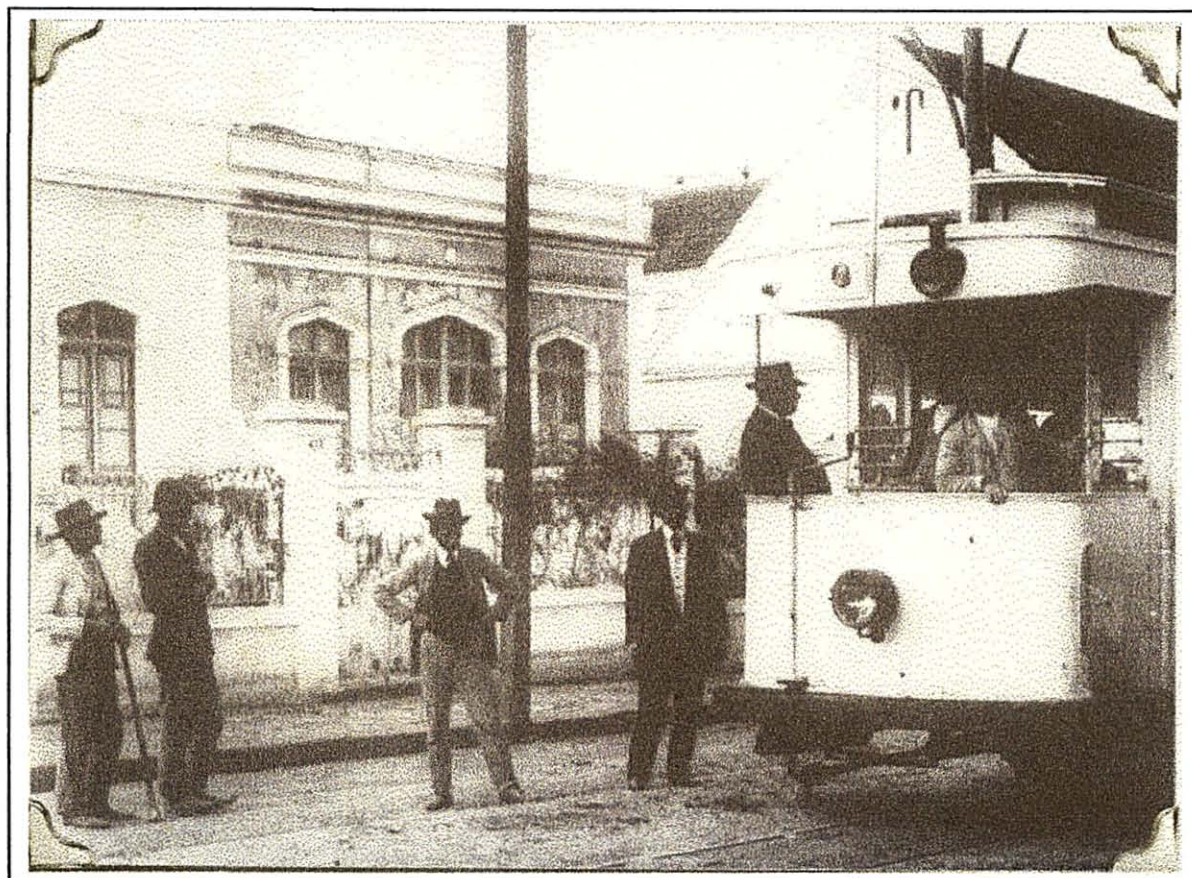
---

<sup>257</sup> GAZETA DO POVO. Curitiba, 23 de mar. 1921. *Apud.* Um século de eletricidade no Paraná. Universidade Federal do Paraná. Departamento de História. Curitiba : Companhia Paranaense de Energia, 1994, p. 54-56.

<sup>258</sup> DIÁRIO da Tarde. **Bonds Electricos**. Curitiba, 6 de jul. 1912, p. 1.

**FIGURA 15: Os transeuntes observavam com olhar contemplativo a chegada do progresso, Curitiba –**

**1913**



**Fonte: Centenário do transporte coletivo em Curitiba - 1887 - 1987. op. cit., Coleção Cid Destefani**

Além das linhas já existentes – Batel, Fontana, Aquidabam e Matadouro– a *South* estendeu seus serviços até o longínquo e distante arrabalde do Portão. Instituiu, também, algumas linhas de menor alcance como a Iguaçu-Fontana, Polícia-Cemitério, Polícia-Tiradentes e a Linha Circular.

Em 12 de agosto, com a presença de várias autoridades representando a municipalidade, o governo estadual, a imprensa e diversos engenheiros e burocratas da *South*, além de inúmeras personalidades, realizou-se a primeira experiência com bondes elétricos em Curitiba. O bonde, conduzido pelo engenheiro Joubert, pessoa responsável pelo assentamento dos trilhos, partiu da praça Ouvidor Pardinho às 15:20 horas, chegando ao ponto final do

Portão, perto da estação da estrada de ferro, às 15:40 horas. Ou seja, percorreu toda a extensão da linha em apenas vinte minutos. Os bondes importados pela *South* comportavam 24 passageiros sentados e 8 em pé.<sup>260</sup> Não era um número muito grande se comparado à capacidade de lotação dos obsoletos e ultrapassados bondes puxados a mula, nos quais cabiam confortavelmente 16 a 20 passageiros. Os elétricos jamais tiveram uma inauguração oficial, ficando a “experiência” descrita acima como a consumação do evento. As diversas linhas que compunham a malha da empresa foram sendo colocadas em funcionamento gradativamente. Entretanto, isso demoraria ainda mais alguns meses desde os primeiros testes.

Analisando o discurso publicado na imprensa da época, fica difícil discernir se o problema de Curitiba era realmente o de locomoção ou, por outro lado, a necessidade de muitos habitantes se sentirem “modernos,” “civilizados,” “progressistas.” Ao lado desses epítetos apareciam questões como a rapidez do novo sistema, a capacidade dos bondes, o preço das passagens, elementos práticos, enfim. Menos de dois meses após ter-se iniciado o serviço dos elétricos, suspeitava-se que o prefeito Cândido de Abreu teria dado asas à imaginação e vislumbrado retirar o tráfego de bondes da rua Quinze de Novembro, a principal da cidade. Não faltaram críticas ao desvario do alcaide. Superior às críticas, foi o número de bandeiras levantadas em favor da permanência do trânsito naquela rua. Ninguém, entretanto, argumentou sobre a necessidade prática daquele veículo na citada via. Não se cogitou ficarem os moradores ou os comerciantes sem este serviço. Os argumentos? Ora, se o prefeito levasse a cabo sua infeliz idéia, estaria privando “a nossa principal rua de um dos seus mais bellos ornamentos, de um dos seus melhores factores de vitalidade.”<sup>261</sup> O bonde, por muitos, era visto como uma alegoria. Alegoria à vida moderna!

---

<sup>260</sup> Ibid. *Bonds Electricos*. Curitiba, 12 de ago. 1912; p. 2.

O nosso povo, de ordinário tão indiferente, tornou-se de um vivo entusiasmo ao contemplar esses vehiculos rapidos e macios que dão á nossa capital um aspecto de cidade **moderna**.

Esse entusiasmo era extremamente justo porque os electricos vinham fazer desaparecer um systema de viação urbana que desde muito tinha se incompatibilisado com os nossos foros de cidade **civilisada e progressista**.

E não fosse o espirito de iniciativa do sr. Eduard Fontaine de Laveleye, quantos annos ainda teriamos que supportar o velho e carunchoso bondinho, traccionado por uns tristes e magros burrinhos, que em tempos de lama tão amiudadamente nos emporcalham a roupa e o proprio rosto com os borrifos oriundos do seu sapatear no mare magnum de immundicies que infelizmente imunda a maior parte de nossas vias publicas, em taes occasiões! [...]

Os bondes electricos de Curitiba são magnificos, e estão de accordo pleno com os sentimentos de **progresso** de qualquer cidade **moderna**. [...]<sup>262</sup>

A população estava irrequieta, impaciente, angustiada. Esperava ansiosamente para ver os novos bondes deslizarem pelas principais artérias da cidade. Sua incontrolável sanha só não era maior do que a vontade de assistir os rastejantes bondinhos a mula serem aposentados, dos decrepitos burrinhos ganharem sua tardia, mas merecida, alforria.

A libertação da burrada.

Decididamente os bondes eléctricos estão demorando muito. É uma massada.

Os bondinhos que arrastam, gemendo, os nossos calhambeques, estão anciosos para que chegue a Lei Aurea de sua libertação.

Dahi o facto delles andarem vadios, procurando sempre um pretexto para levar o panico ao seio dos passageiros, que são condenados a serem por elles arrastados.

Hontem, às 7 horas da noite, na rua Rio Branco, dois burros que tiravam um bonde, cansados de supportar no lombo pellado o vergalho peor dos cocheiros, resolveram se insubordinar, mostrando que aquelle bonde não mais precisava do seu concurso pois estava electrizado.

E assim é que os burros, conseguindo arrebentar as baianças saíram pela rua afora, a toda brida.

– E o bonde?

O bonde? Com a disparada em que vinha, mesmo sem burros, como se dispozesse de tracção eléctrica, começou a rodar vertiginosamente, até o ponto de parada.

Interessantes, esses burrinhos.<sup>263</sup>

De dia e de noite, a peleja não cessava... Cerca de quatrocentos e vinte operários se revezavam nos trabalhos de assentamento dos trilhos e na montagem dos bondes, que somavam um total de vinte carros. Como não havia mão-de-obra especializada para operar os

<sup>261</sup> Ibid. 14 de fev. 1913, p. 1.

<sup>262</sup> Ibid. 16 de jan. 1913, p. 1. (os grifos são nossos).

<sup>263</sup> Ibid. **Bonde Eléctrico**. Curitiba, 19 de set. 1912, p. 2.

bondes, a companhia foi obrigada a criar “uma escola pratica e theorica de motoristas, que tem funcionado regularmente, nella recebendo instrucções numerosas pessoas que vão se empregar neste mister.”<sup>264</sup>

Depois de angustiante espera, finalmente, em janeiro de 1913, três anos após a *Curitybana* ter passado às mãos dos capitalistas europeus, os bondes elétricos começaram a circular na capital paranaense. Curitiba via, dessa forma, “realisada uma de suas mais altas aspirações”. Para a elite da urbe, esse melhoramento era a mais segura e incontestável demonstração de seu progresso. Um empreendimento dessa envergadura, segundo a imprensa, era uma conquista das cidades que estavam prosperando, “das cidades que despertam para a vida e não se deixam por ahi prezas á inercia, sem um gesto vivo que accentue o seu anhelos de avançar para as conquistas da moderna civilisação.”<sup>265</sup>

Muito se tem dito que Coritiba progride, mas ate agora a asserção podia ser levada á conta a benevolencia dos naturaes e dos visitantes; agora, porem, pode-se affirmar que, realmente, a risonha capital paranaense não se deixa ficar atraz de suas co-irmãs. O bonde electrico representa verdadeiro testemunho da prosperidade coritibana e penhor do deslumbrante futuro que a aguarda.<sup>266</sup>

O entusiasmo eufórico, que aflorou quando os bondes elétricos começaram a desfilar sobre as passarelas curitibanas, logo perderia espaço para as diversas reclamações que passaram a visitar diariamente as páginas dos jornais da época.

Encabeçava a extensa lista, o preço que deveria ser cobrado pelas passagens nos bondes da *South*. O poderoso monopólio sobre transporte e energia elétrica, concentrado nas mãos de uma única empresa, começaria a mostrar seus efeitos com voz ressonante. Os representantes da *South* reuniram-se com alguns membros do legislativo local para debaterem

---

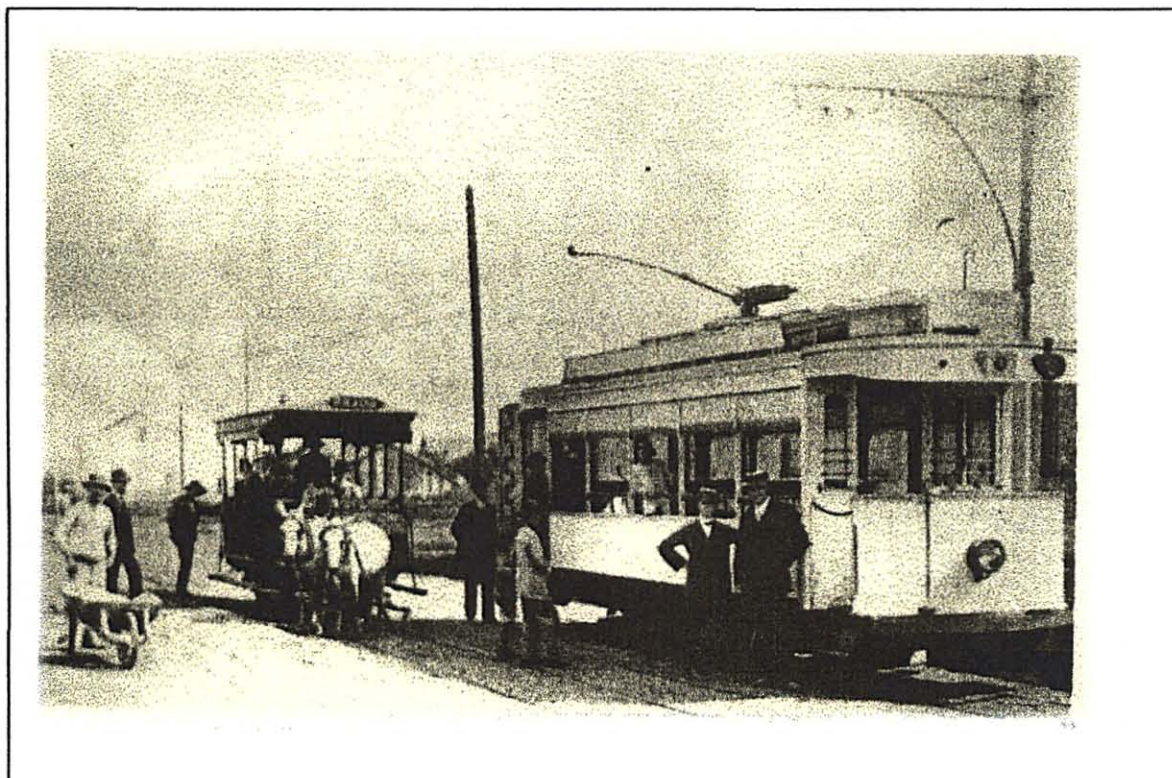
<sup>264</sup> *Ibid.* **Os bondes electricos**, 20 de nov. 1912, p. 2.

<sup>265</sup> *Ibid.* **Bondes Eléctricos**, 8 de jan. 1913, p. 1.

<sup>266</sup> *Ibid.* **Bondes Eléctricos**, 8 de jan. 1913, p. 1.



**FIGURA 16: O bonde elétrico e o bonde a mula: encontro entre o “antiquado” e o moderno nas ruas de Curitiba - 1913**



**FONTE: PADRELLA, Nelson. PERÓN, Desiderio. ZARUCH, Luiz Júlio. Roteiro da cidade: do bonde a mula ao ônibus expresso. Curitiba : Assessoria de Imprensa da Prefeitura Municipal de Curitiba, 1975.**

sobre o delicado e espinhoso assunto. Os vereadores que participaram da reunião, depois de se inteirarem das pretensões cobiçosas dos concessionários, acabaram por se retirarem da conferência, passando o assunto a ser tratado diretamente pelo prefeito.<sup>266</sup> Depois de longo e acalorado debate, ficou estipulado, a “título de ensaio”, que se pagaria 200 réis nas passagens dentro do quadro urbano em qualquer linha, e mais 200 réis até o ponto final das linhas Matadouro, Portão e Batel.<sup>267</sup> Se esses valores forem comparados aos preços praticados quando os bondes ainda eram tracionados por animais, verificar-se-á uma elevação bastante considerável. Uma passagem no quadro urbano que custava 100 réis saltou para 200; até os pontos terminais das linhas Batel e Matadouro, as passagens subiram de 300 para 400 réis. Ao

<sup>266</sup> Ibid. 21 de dez. 1912, p. 5.

assumir o executivo local, em 1913, Candido de Abreu tentou, sem sucesso, rever a tabela de preços. A falta de êxito do prefeito foi atribuída às gestões anteriores, por “não terem no contracto, que é uma verdadeira monstruosidade, procurado defender os interesses do povo aceitando a actual tabella que tanto sobrecarrega o público”, imprecava um articulista. Na tentativa de baratear o custo do transporte, Cândido de Abreu exigiu da empresa bondes de 2ª classe, que deveriam funcionar nos horários mais utilizados pelos trabalhadores. Isto é, entre 6 e 8 horas, pela manhã, e das 17 às 19 horas, pela tarde.<sup>269</sup>

### *O Perigo amarelo e a guerra a raça cavallar*

Num curtíssimo espaço de tempo, entre janeiro e outubro de 1913, foram registrados cerca de trinta incidentes envolvendo os bondes. Possivelmente esse índice fora bem maior, uma vez que se tornaram tão freqüentes que a imprensa nem mais os noticiava, excetuando-se os de maior gravidade. Uma grande preocupação que começava a se delinear era com os cabos aéreos de transmissão da energia elétrica. De vez em sempre os fios arrebentavam, causando, quando não acidentes graves, pânico entre os populares. A voltagem era bastante elevada e o risco de eletrocutar algum transeunte, iminente.

Hontem, ás 10 e ¼ da noite, o bonde n. 10 da linha Policia-Tiradentes, logo ao iniciar a partida da praça Tiradentes teve a alavanca enroscada na juntura das curvas da linha aerea.

Em virtude desse facto, arrebentaram as linhas em toda a extensão desde a rua 1º de Março até a esquina da rua Marechal Floriano.

Os fios caíram por terra, entortando os braços dos postes, com grande produção de faíscas, ocasionando panico entre os populares que transitavam pelas ruas e os que se achavam nos bancos do jardim. O trafego ficou interrompido, parando os bondes nos pontos da cidade em que se encontravam na ocasião.<sup>270</sup>

---

<sup>268</sup> Ibid. Curitiba. **Bondes Electricos**, 2 de jan. 1913, p. 1.

<sup>269</sup> Ibid. 15 de mar. 1913, p. 5.

<sup>270</sup> Ibid. 10 de mar. 1913, p. 1.



Toda vez que algum fio se rompia, as autoridades eram obrigadas a colocar guardas nas imediações do acidente, pois para ali afluía “uma verdadeira multidão” de curiosos que desejava assistir o espetáculo pirotécnico promovido pela faiscaria elétrica.<sup>271</sup>

Quando os elétricos começaram a circular em Curitiba já se esperava que o transporte “a sangue”, movido a tração animal, estivesse fadado a desaparecer. A pressão tecnológica, o aumento da população, a dilatação da malha urbana, o crescimento e a diversificação das atividades econômicas, os novos ideais de progresso, de civilização e de modernidade, tudo isso impôs novas exigências. Exigências estas que se incompatibilizavam com o antigo sistema de locomoção. O que não se imaginava era a violência do moderno sistema de transporte. Conforme notícia do jornal *A Noite*, os elétricos se mostraram decididos “a exterminar a raça cavallar”, não somente aqueles que tracionavam os bondes, mas todo e qualquer animal de transporte que cruzasse à sua frente.

Decididamente os bonds electricos juraram exterminar a raça cavallar. E assim sendo, imaginaram elles hoje esse extermínio, fazendo trez ou quatro cavalos tombarem fulminados em diversas ruas da nossa urbs. Esses cavallos pertenciam respectivamente a Henrique Melle, Samuel Leumann e Salomão Galdotem. Não haveria nenhuma desgracia pessoal a lamentar, si o sr. Samuel Leumann não ficasse com o braço esquerdo inutilizado, pois no momento em que elle se dirigia á sua residencia no Batel, montado em seu animal, foi este fulminado, da mesma maneira porque o foram os outros, alcançando o principal fio conductor de energia electrica, que se arreventára na occasião da passagem do vehiculo electrico.<sup>272</sup>

Nem sempre seriam as incautas animálias as únicas vítimas dos bondes. Ocorreram vários atropelamentos e tantas outras colisões com carroças nas ruas da cidade. Por causa dos frequentes acidentes, os carros da *South* foram logo batizados pela população com a alcunha de “perigo amarelo”, em referência a sua cor amarelo alaranjado. Os motivos para tantos e repetido “desastres” eram atribuídos, como ocorreram com os condutores dos bondes a mula,

---

<sup>271</sup> Ibid. 17 de mar. 1913, p. 5.

ao fato de os motorneiros não fazerem soar o sinal sonoro nos cruzamentos das ruas, como estavam obrigados pela legislação. Os empregados da companhia foram acusados de imprudentes, desleixados, negligentes, abusados, desqualificados, desobedientes, autoritários... e de não se preocuparem com o bem estar dos usuários.

Hoje, na rua Marechal Deodoro um bonde ia apanhando uma carroça que se achava na linha, e isto porque o motorista não deu o necessario aviso com a campainha. Estamos numa cidade civilisada, de algum movimento e a segurança dos transeuntes exige que estes sejam avisados quando o bonde se aproxima. Então, para que servem as campainhas dos bondes?<sup>273</sup>

A negligência dos condutores teria sido a grande responsável pela insegurança que havia se instalado no trânsito de Curitiba. Em apenas um dia, um único observador conseguiu, sem muito esforço, testemunhar quatro acidentes.

[...] estes senhores, esquecendo-se do que ensina o contracto e o que determinam as clausulas impostas pela Prefeitura com respeitante ao transito dos electricos, não tocam a sineta no cruzamento das ruas.

Esse desleixo dos motoristas tem causado uma infinita serie de “quasi” desastres. Hontem ainda presenciei quatro. O primeiro foi quando um bonde da [linha] policia desembarcava na rua Marechal Deodoro quasi chocando-se com um “amarelo” da linha Circular; o segundo foi quando um tranway da Seminario entrava na rua 15 proximo á Casa Carioca, ferindo uma senhora; o 3º quando um da linha Iguassu penetrava na rua 15, batendo na roda de uma “aranha”<sup>274</sup> e o quarto atropellando um gauroche e uma velha doente, quando um bonde do Seminario dobrava a esquina da praça Santos Andrade para tomar a rua Deodoro.<sup>275</sup>

Os descarrilamentos também passaram a ser comuns. Logo após iniciar os serviços, muitos foram os bondes que, num espetáculo pavoroso, tombaram nas ruas de Curitiba. Quando isso acontecia uma ou mais linhas ficavam com o trânsito completamente interrompido. Se não bastasse este tipo de inconveniente, o socorro, para aborrecimento dos

---

<sup>272</sup> A NOITE. Curitiba. 14 de janeiro de 1913. *Apud. Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense*. Curitiba. Vol. 48. 1993. p. 321.

<sup>273</sup> DIARIO da Tarde. Curitiba, 21 de mar. 1913, p. 4.

<sup>274</sup> Carruagem pequena, de duas rodas, puxada por apenas um animal.

<sup>275</sup> DIARIO da Tarde. Curitiba, 28 de mai. 1913, p. 4

usuários, poderia demorar horas. Muitos preferiam terminar o trajeto andando, a esperar o restabelecimento da normalidade.

Hontem, no Alto da rua Iguassu, descarrilou o bonde e os passageiros que quizeram ir ao Portão foram a pé. Hoje, na volta, ao fim da Iguassu, descarrilou outro bonde electrico. Após duas horas e tanto, foi que surgiu o bonde de socorro. A linha não é cuidada, não sendo nunca engraxados os trilhos nas curvas.<sup>276</sup>

Hoje, pela manha, quando o bonde n. 25 da linha do Portão penetrava na rua Marechal Deodoro foi de encontro a um carro de lenha da fabrica Lamback, sita á rua Graciosa. O vehiculo virou, sem, felizmente, occasionar accidentes graves quer no cavallo que no conductor.

Esse desastre que poderia acarretar a morte do cocheiro, ou, pelo menos, ferimentos perigosos foi devido ao motorista esquecer a obrigação de tocar a sineta, antes do bonde dobrar a esquina.

Urge que a South providencie energeticamente para que cesse essa irregularidade castigando severamente os motoristas relapsos, cujo desleixo, fatalmente, de um momento para outro causará o sacrificio de vidas e prejuizos materiaes.<sup>277</sup>

A despeito de todos os problemas que estavam ocorrendo, os bondes circulavam sempre repletos. Para atender a crescente demanda, a *South*, que já havia adaptado os eixos dos velhos bondinhos, obrigou-se a colocá-los a reboque dos elétricos. A estranha e inusitada composição ficou conhecida como “caradura”. Ao que parece, a autoria do dito nome é de um popular que, quando da passagem do elétrico puxando o antigo bonde, que se encontrava na mais absoluta penumbra, teria gritado com voz retumbante que “É preciso illuminar o caradura.”<sup>278</sup>

A população curitibana, principalmente aquela que não era atendida pelos serviços da *South*, começou a se mobilizar para pressionar a edilidade local no sentido de também serem beneficiados com as linhas de bondes. Só nos primeiros meses de funcionamento dos elétricos, os jornais publicaram cinco abaixo-assinados ou reclamações que solicitavam a extensão das linhas para diversas partes do município. O contrato que a prefeitura havia assinado com os

<sup>276</sup> Ibid. 17 de mar. 1913, p. 5.

<sup>277</sup> Ibid. 24 de abr. 1913, p. 5.

<sup>278</sup> Ibid. 17 de mar. 1913, p. 1.

concessionários do transporte público, especificava o estabelecimento dos serviços em uma área bem superior àquela na qual, inicialmente, os bondes começaram a circular. Como muitas cláusulas do citado contrato foram amplamente divulgadas e alardeadas por toda imprensa, principalmente aquelas que estipulavam quais seriam as ruas beneficiadas pela locomoção elétrica, os habitantes de diversas ruas começaram a se organizar e exigir o cumprimento do contrato. Todos queriam o seu quinhão daquele –quando não prático, pelo menos simbólico– incontestável melhoramento.

Os abaixo assignados, moradores e proprietarios das ruas Barão de Antonina, Assunguy, Itararé, Graciosa, Alto da Glória e imediações, veem, respeitosamente, representar á sabia orientação de V. Exa. que havendo o dr. Quelleneck, muito digno director da The South Brazilian Rilway Comp. Ltd., combinado com a Prefeitura anterior, a construcção de linha circular ligando o “Fontana” com a do “Cemiterio,” passando pelas ruas supracitadas, e sendo os signatarios da presente enormente prejudicados pela falta do melhoramento prometido e assentado, portanto contractado com a Prefeitura, veem solicitar a V. Exa. se digne interpellar a Companhia sobre o assumpto, afim de que essa grande parte da população da capital seja da mesma maneira servida pelos carris electricos, auferindo a propria Companhia bons e rendosos lucros com a construcção da mesma.<sup>279</sup>

Paralelamente aos ícones representativos de cidade grande, cidade moderna, cidade civilizada e progressista... apareceram, em Curitiba, problemas urbanos do mesmo quilate, dignos do mesmo *status*. Um deles estava diretamente relacionado ao sistema de transporte e muito comum nos dias atuais. Os bondes circulavam tão cheios que os passageiros se tornaram alvos fáceis para uma matula de batedores de carteiras. Sujeitos sem brio que, aproveitando-se do anonimato promovido pela multidão, agiam impiedosamente, qual lobo sobre a presa incauta.

Os nossos bondes estão, presentemente, sendo visitados por habéis larapios que não experimentam a menor dificuldade para bater a carteira dos passageiros. Ante-hontem, as 5 ½ da tarde, por exemplo, se deu um facto que vem confirmar a nossa asserção. O Sr. José Sobrinho, viajava em um bonde da linha do Portão, tendo, ao pagar a passagem, retirado da carteira o dinheiro que levava. E, no momento de desembarque, deu pela falta da carteira... Vazia.

Desta vez o larapio sahiu roubado.

---

<sup>279</sup> Ibid. 15 de fev. 1913, p. 4.

O mesmo, porem, não aconteceu. Domingo, na mesma linha com o cambista da casa lotérica Carlos Perini. Este Senhor, quando se dirigia ao Portão, em companhia de sua família, foi roubado em 28\$000, que trazia e um dos bolsos da calça.

À policia compete providenciar no sentido de garantir a bolsa dos passageiros dos bondes, ora desejada pelos cortezes larapios.<sup>280</sup>

Vimos, em páginas precedentes, que postar objetos sobre os trilhos dos bondes a mula, e observar à distância, maliciosamente, os solavancos promovidos por tais obstáculos, era uma das brincadeiras prediletas dos garotos perniciosos e incorrigíveis daquele tempo, daquela Curitiba do final do oitocentos. Com os elétricos não foi diferente. Pelo seu tamanho, robustez e sua tonelagem muitas vezes maior do que aqueles, o espetáculo poderia ser ainda mais emocionante, mais divertido e saboroso. Os meninos se deleitavam com as brincadeiras, às vezes inocentes, outras, nem tanto.

Hontem, antes um pouco das 10 horas da noite, os moradores das ruas Paula Gomes e Ignacio de Lustosa, Duque de Caxias e Lavapés, adjacentes à rua América, ficaram fortemente abalados com uma especie de tiroteio que na zona se ouviu, partindo desta ultima via publica.

Numerosas pessoas, que já se achavam recolhidas aos seus lares, sahiram á rua para indagar da causa de tantas detonações, mais de vinte, e que tão intenso sobressalto levaram a uma zona coritibana, deveras socegada.

Um transeunte, ainda pallido e espantado, explicou a causa da fuzilaria: garotos noctivagos collocaram nos "rails" mais de duas duzias de cartuchos embalados, que, com a passagem do bonde eléctrico, foram explodindo rapida e sucessivamente, dando ideia de que no logar se travára um tiroteio.<sup>281</sup>

Os problemas não se limitavam às estrepolias dos meninos de espirito levado e imaturo. Curitiba oscilava entre a virtude do dia e o vício da noite; entre uma arquitetura arrojada, moderna, exuberante, imponente, e casebres mal acabados, de fachadas irregulares e decadentes, verdadeiros pardieiros, pocilgas mesmo; entre o labor frenético nas indústrias, nas casas de comércio e o ócio dos bêbados ou daqueles que, nas trevas noturnas, se entregavam à jogatina e ao delírio etílico; entre as ruas belamente pavimentadas, limpas, bem iluminadas e vielas sem calçamento, esgoto à mostra, ruas barrentas onde em plena luz do dia "um bando de

---

<sup>280</sup> Ibid. 10 de jun. 1913. p. 4.

corvos almoçava despreocupadamente, cevando o apetite nas carnes apodrecidas de um gato morto;” entre uma elite que vestia, pensava e vivia Europa e uma plebe andrajosa, ignara, que sobrevivia, miseravelmente, de parques vencimentos diários, que mal davam para o aluguel; entre o vai e vem incessante dos bondes elétricos, zigzagueando pelas principais artérias da cidade e pesadas carroças cujas animálias, cansadas e decrepitas, suor banhando o corpo sulcado, saciavam a sede, em período avançado do século XX, no bebedouro do Largo da Ordem. Curitiba da contradição. Aquele tempo? Aquele tempo... faz parte da História.

Poucos traços perduraram. Sobreviveram à fúria incontrolável e devastadora do tempo e do progresso, exíguos relances, difíceis de discernir ante o adultério dos anos. Na praça Tiradentes, outrora denominada D. Pedro II, ícone mor dos idos imperiais, encontra-se, hoje, resgatado do perpétuo esquecimento, um bonde elétrico. Bonde que, há mais de meio século, riscava o tabuleiro curitibano. Da sua janela o *flâneur* podia contemplar a cidade, indagá-la, conhecê-la, esmiuçá-la. A vida urbana passava por ele como uma fita cinematográfica; ou seria ele que passava por ela? Era uma simbiose. Hoje ele está imóvel, estático, inerte. Ele não desliza mais pelas ruas, pelas praças, pelas construções assobradadas, pelas pessoas enfim. As pessoas é que passam por ele; apressadas; indiferentes; contemplativas; curiosas; indignadas pelo fato do bonde ali postado lhes atrapalhar o cruzar retilíneo da rua frontal à Igreja Matriz. Em 1952, quando o tráfego dos elétricos foi suprimido, argumentava-se que o bonde atrapalhava o trânsito. Para os nostálgicos, era o trânsito que atrapalhava o bonde...

---

<sup>281</sup> Ibid. 18 de out. 1913, p. 5.

**FIGURA 17: O último passeio do titã, bonde elétrico no bairro do Portão – 1952**



**Fonte: Centenário do transporte coletivo em Curitiba - 1887 - 1987. op. cit., Coleção Cid Destefani**



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Cidade, palco das contradições, das mudanças, teatro mor das relações sociais. Cidade de concreto, com blocos que se elevam ao céu, com limites que se estendem e se confundem com o horizonte. Cidade orgânica, pois tem artéria, tem tecido, tem núcleo... Cidade que, no limiar do século XXI, em tempos de informática, de robótica, de viagens espaciais, de clonagem, de inovações, enfim, de toda ordem, enfrenta problemas antigos, muitos deles seculares. Paralelamente às mazelas ligadas à violência, ao desemprego, à miséria, aparecem problemas relacionados ao transporte, principalmente nas grandes cidades, onde o tráfego está cada vez mais moroso, mais rastejante.

Curitiba, no final do século XIX, passava por uma série de transformações, não somente no que diz respeito às concepções urbanas, mas em todos os níveis da sociedade. Os *hábitos de arraial* estavam sendo substituídos por hábitos cosmopolitas. A capital crescia e junto com ela a opulência dos senhores do mate, da burguesia mercantil e industrial do Paraná. A *folha de ouro*, como chegou a ser chamada pelos contemporâneos a erva mate, impulsionou o crescimento econômico e populacional da cidade. Desse crescimento e dessas transformações resultou a necessidade de se implantar na capital um sistema de transporte rápido, moderno e eficiente. Os antigos e pesados carroções, utilizados na condução de cargas e pessoas, descritos pejorativamente como “antidiluvianos”, não mais se adequavam ao novo *modus vivendi*,<sup>282</sup> ou seja, o modelo de cidade arquitetado pela burguesia ascendente. Foi basicamente no mesmo período, que Curitiba começou a contar com pavimentação de ruas, estrada de ferro, sistema de esgoto, luz elétrica, o Passeio Público e o bonde a mula. São melhorias que passaram a fazer parte do cotidiano dos habitantes da cidade. “Cidade moderna, progressista e civilizada,” ao menos no entender dos contemporâneos.

A elite local, ora representada nos proprietários rurais, ora nos industriais do mate, e muitas vezes amalgamados, vivendo em contubérnio nas diversas instâncias da administração pública, estava interessada, por um lado, em implementar um sistema de transporte para escoar a sua produção dos diversos pontos da cidade até a Estrada de Ferro e, por outro, inserir Curitiba nos trilhos do progresso e da modernidade. O modelo urbano a ser empreendido era, num primeiro momento, o da Capital do Império, da Corte, sede da monarquia prestes a perder o trono mas não a majestade e, posteriormente, após o fim do regime imperial, procurava-se imitar a Europa no pensar, no vestir, no morar, até no falar, substituindo a língua de Camões pela de Molière, proferindo a esmo um “francez detestavel”, como observou o cronista da Curitiba de Rocha Pombo, de Emiliano Perneta, Nestor Victor...

A convivência entre o velho e o novo nas ruas de Curitiba – como acontecera no continente europeu, através do movimento ludista – foi marcada por conflitos e resistências. Os carroceiros, vendo-se prejudicados, diante da restrição do seu mercado de trabalho provocada pelo bonde, fizeram forte e até violenta oposição aos carros da *Curitybana*. Para obstruir a passagem dos mesmos, colocavam paus e pedras nos trilhos, ou simplesmente atravessavam suas carroças nas linhas, impedindo ou retardando o trânsito. Em função dos seus protestos, foram taxados como possuidores de “espíritos atrasados e malevolos”, ou de estarem cultivando “hábitos de arraial”, comportamentos incompatíveis com a realidade da “futurosa e progressiva Capital”. Atrapalhar o bonde era, de certa forma, o mesmo que travancar o triunfo do progresso. Por mais algumas décadas, as carroças continuariam a fazer parte do cenário da cidade, como coadjuvantes, pois os atores principais no transporte urbano de Curitiba passaram a ser os bondes.

---

<sup>282</sup> GAZETA Paranaense. Curitiba, 16 nov. 1887. p. 2.

Os carroceiros não foram os únicos culpados pelos diversos problemas enfrentados quando da implantação das linhas. A inexperiência e, principalmente, a imprudência dos condutores – posteriormente motorneiros –, além da falta de habilidade da população em lidar com os bondes, fez com que ocorressem vários acidentes nas ruas da cidade.

Os condutores estavam obrigados a fazer soar um apito sempre que necessário, principalmente nos cruzamentos e nas ladeiras, onde os vagões alcançavam uma velocidade considerável. Entretanto, negligenciavam esta simples obrigatoriedade, dando causa a muitos acidentes. Como a maioria dos carros eram abertos, dependendo da natureza e do grau de gravidade das colisões, os passageiros eram lançados para fora dos bondes.

O poder público teve de agir no sentido de criar leis que regulamentassem o trânsito da cidade, inclusive multando aqueles que não se enquadravam aos novos padrões impostos pela dinâmica local. Estas leis não visavam reprimir unicamente os carroceiros, à própria *Curitiba* percebeu-se a necessidade de impor algumas normas, como o uso do apito, iluminação e limite na lotação dos bondes.

A população, de certa forma, sentia-se beneficiada por este sistema de transporte, chegando a se organizar para pedir o prolongamento das linhas. Muitos foram os anúncios de venda ou aluguel de imóveis encontrados em jornais, nos quais os proprietários faziam questão de explicitar que estes situavam-se muito próximos dos trilhos da *Ferro Carril*. Era uma estratégia utilizada para valorizar as suas propriedades.

Na documentação analisada foram encontrados vestígios bastante fortes de que os bondes ‘aformosearam e valorizaram’ os terrenos por onde passavam. Essa valorização parece ter uma relação direta com o significativo aumento na procura por aqueles imóveis. As Cartas de Foros de Terrenos cedidas pela municipalidade, bem como as Escrituras de Compra e Venda das propriedades imobiliárias, indicam uma tendência da população em preferir os lotes

situados próximos às linhas. Nesse sentido, observamos três áreas de ocupação urbana que podem ter uma estreita ligação com os bondes: ao longo da rua de Matto Grosso, até o bairro Batel; as imediações do Passeio Público; e as proximidades da Estação Ferroviária. Segundo nossas perspectivas, este sistema de transporte pode ter contribuído ativamente para modelar, naquele período, o padrão de ocupação da malha urbana de Curitiba. Isto é, o bonde teria um papel significativo na indução do crescimento físico da capital paranaense.

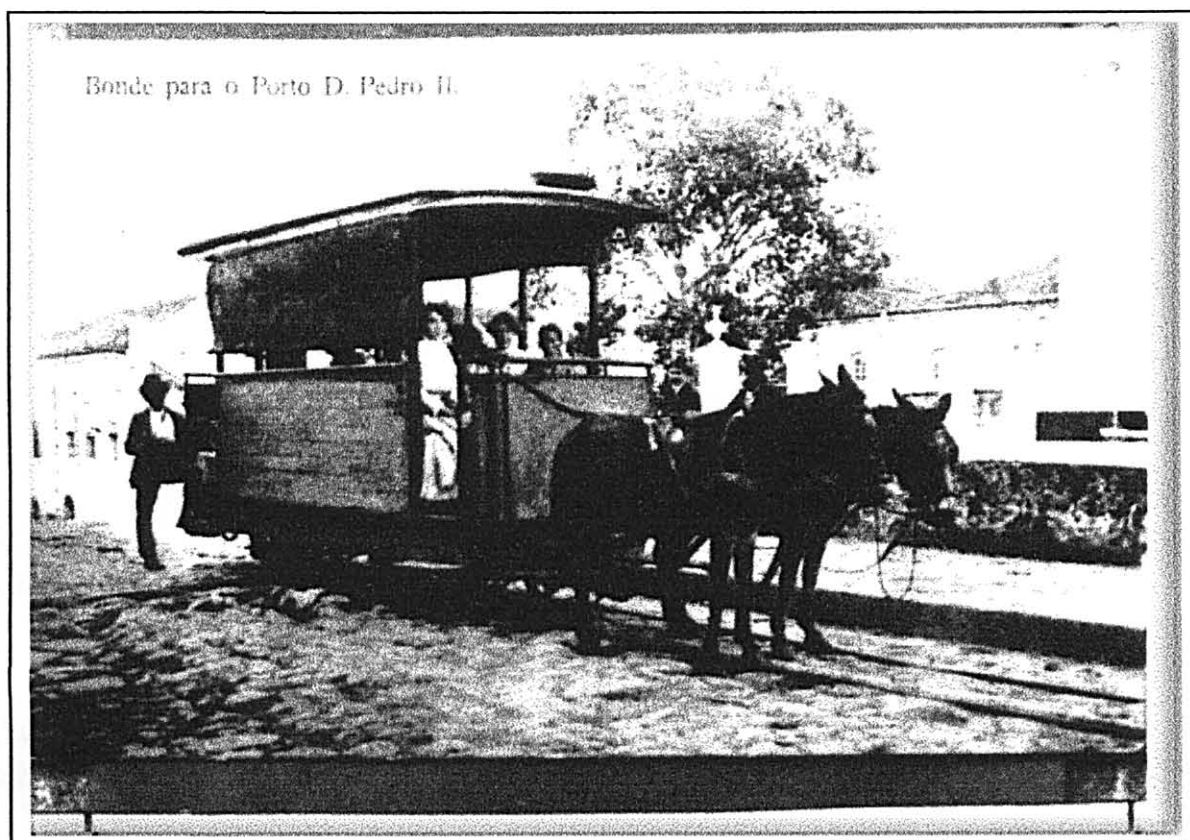
Algumas pessoas, ligadas direta ou indiretamente à empresa de bondes, viram na implementação desse sistema de transporte, possibilidades bastante concretas de conseguirem alguma vantagem de ordem pecuniária, pois passaram a comprar e vender imóveis nas áreas atendidas pelos bondes, por um lado e, por outro, fazendo os bondes circular em localidades onde estes “empreendedores” já possuíam alguma propriedade imobiliária.

O transporte que foi implantado para diminuir o tempo de deslocamento de um ponto a outro dentro da cidade, acabou, com o passar dos anos, provocando um efeito contrário, pois o perímetro urbano foi sendo dilatado em proporções cada vez maiores, principalmente na direção do bairro do Batel. Dessa forma, o bonde foi também autofágico, pois contribuiu para forjar condições que mais tarde passaram a exigir a sua substituição no complexo citadino.

No despertar do século XX, os bondes a mula, que reinaram absolutos durante 25 anos pelas ruas da cidade, e que alguns anos antes eram aclamados como símbolos de progresso e de desenvolvimento, passaram a ser vistos como ‘antiquados e deficientes’, não mais atendiam às necessidades da população local. Precisava-se de um sistema mais moderno, mais rápido, mais cômodo, mais higiênico... A energia elétrica tornara-se a grande utopia do período, o progresso curitibano chamava por ela. No início da década de 1910, as ruas já tinham novos donos. Os vagões puxados a mula ainda circularam por mais algum tempo, até serem substituídos e desaparecerem definitivamente do cenário bucólico da cidade. Os veículos a

tração animal que circularam na Capital, poderiam ser vistos em plena atividade, até o final da década de 1930, na cidade portuária de Paranaguá.<sup>282</sup> Em Curitiba, o *bond eléctrico* entrava em cena...onde resistiria às pressões da indústria automobilística por 40 anos, quando finalmente, em 1952, este sistema foi definitivamente abandonado. Meio século depois, a Prefeitura da Capital cogita ressuscitá-lo, já “que o bonde traria ganho ambiental para Curitiba e resolveria os pontos de estrangulamento do sistema de transporte.”<sup>283</sup>

**FIGURA 18: bonde seguindo para o Porto D. Pedro II, em Paranaguá (sem data)**



**Acervo: Casa da Memória**

<sup>282</sup> PADRELLA, Nelson. PERÓN, Desiderio. ZARUCH, Luiz Júlio. **Roteiro da cidade: do bonde a mula ao ônibus expresso**. Curitiba : Assessoria de Imprensa da Prefeitura Municipal de Curitiba, 1975. p. 11. Acidade de Santo Amaro, na Bahia, parece ter sido a última do Brasil a desativar o seu sistema de bondes a mula, por volta de 1944. Cf. BRANCO, Adriano Murgel. **Transporte urbano no Brasil**. III Congresso Anual da Associação Nacional de Transportes Públicos. São Paulo, 1981, p. 403-404.

<sup>283</sup> GAZETA do Povo. **Prefeitura estuda implantação de bonde elétrico nas canaletas**. Curitiba, 7 ago. 2002, p. 7.

## ANEXO I

## RUAS, PRAÇAS E LARGOS QUE TIVERAM OS SEUS NOMES ALTERADOS

ANTIGO	ATUAL
Avenida Capanema	Avenida Afonso Camargo
Beco do Inferno	Travessa Tobias de Macedo
Largo D. Pedro II	Praça Tiradentes
Largo da Fonte	Praça Zacarias
Largo da Matriz	Praça Tiradentes
Largo da Ordem	Largo Coronel Enéas
Largo do Chafariz	Praça 19 de Dezembro
Largo do Mercado	Praça Zacarias
Largo do Nogueira	Praça 19 de Dezembro
Largo do Rosário	Praça Garibaldi
Largo Tereza Cristina	Praça Santos Andrade
Largo da República	Praça Rui Barbosa
Largo XV de Novembro	Rodoviária Velha de Curitiba
Rua Alegre	Rua Cândido de Leão
Rua América	Rua Trajano Reis
Rua Aquidabam	Rua Emiliano Pernetá
Rua Assungui	Rua Mateus Leme
Rua Botiatuva	Rua Ébano Pereira
Rua Campos Gerais	Avenida Vicente Machado
Rua Colombo	Rua Des. Clotário Portugal
Rua Conselheiro Carrão	Rua Mateus Leme
Rua D. Pedro II.	Rua Rockfeller
Rua da Assembléia	Rua Dr. Muricy
Rua da Carioca	Rua Riachuelo
Rua da Cruz	Rua Riachuelo
Rua da Graciosa	Rua Barão do Serro Azul



Rua da Graciosa	Avenida João Gualberto
Rua da Graciosa	Avenida Munhoz da Rocha
Rua do Observatório	Rua Ermelino de Leão
Rua da Graciosa	Avenida Erasto Gaertner
Rua da Liberdade	Rua Barão do Rio Branco
Rua da Misericórdia	Rua André de Barros
Rua das Flores	Rua XV de Novembro
Rua de Matto Grosso	Rua Comendador Araújo
Rua Direita	Rua Treze de Maio
Rua do Comércio	Rua Mal. Deodoro
Rua do Imperador	Rua Mal. Deodoro
Rua do Nogueira	Rua Barão do Serro Azul
Rua do Serrito	Rua Presidente Carlos Cavalcanti
Rua dos Alemães	Rua Treze de Maio
Rua dos Fontanas	Rua Presidente Faria
Rua Dr. Trajano	Rua Barão do Rio Branco
Rua Guabirota	Av. Salgado Filho
Rua Imperatriz	Rua XV de Novembro
Rua Ivahy	Avenida Getúlio Vargas
Rua José Borges de Macedo	Rua Ébano Pereira
Rua Lavapés	Rua Almirante Barroso
Rua Raticlif	Rua Des. Westphalen
Rua São José	Rua Mal. Floriano Peixoto
Rua Dezenove de Dezembro	Rua Silva Jardim
Travessa da Assembléia	Rua Cândido Lopes
Travessa da Ordem	Rua Mateus Leme

FONTES: **Centenário do transporte coletivo em Curitiba** - 1887-1987. op. cit. Mapa de Curitiba. s/d  
 Documentos Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba. Arquivo da Casa da Memória.  
 MARCASSA, João. op. cit.

## ANEXO 2

Alguns engenhos de mate, para ressaltar a qualidade dos seus produtos e o caráter moderno de suas indústrias, associavam a imagem de suas fábricas a um sistema de transporte também moderno: o bonde a mula.

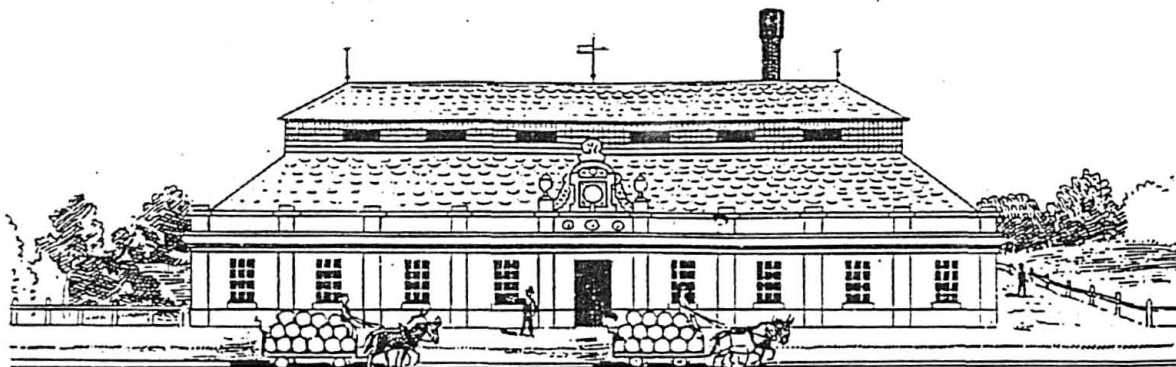
BATEL

Caixa do Correio N.º 12.

FABRICA IGUASSÚ  
DE  
DAVID CARNEIRO & C.<sup>ia</sup>

CURITYBA

End. telegr.—«DAVID».



Principaes exportadores de herba matte para os mercados do Rio da Prata, Chile e Rio de Janeiro.  
Productores das antigas e acreditadas marcas :

☞ Ildefonso, A R. Santos, Livre, Argentina, etc.

## FABRICA TIBAGY

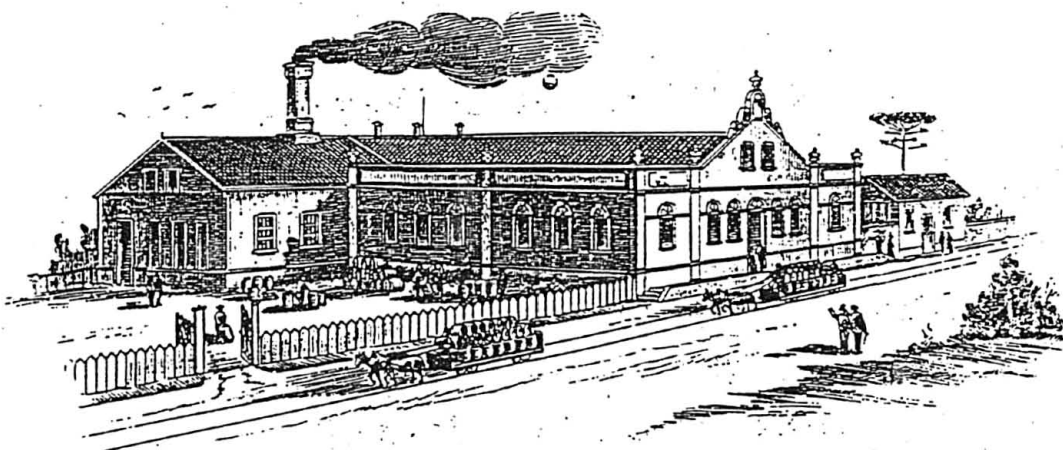
Batel

DE

Curityba

DAVID CARNEIRO &amp; C.

Caixa do Correio N. 12



End. telegr.—«DAVID».

Fornecedores do Circulo Militar de Pariz.

Premiados em diversas exposições universaes e ultimamente com o Diploma de Honra e Medalha de Ouro na EXPOSIÇÃO DE PARIZ DE 1898.

Fonte: ALMANACH PARANAENSE. Curitiba : Impressora Paranaense, 1900.

**ANEXO 3**  
**RELAÇÃO DOS ACIONISTAS DA CURITYBANA EM 31 DE AGOSTO DE 1894**

1. João Tobias Pinto Rebello
2. Joaquim Augusto de Andrade
3. José Fernandes Loureiro & Cia.
4. Manoel Martins de Abreu
5. Antonio Rodrigues da Costa
6. Zacarias de Paula Xavier
7. José Ribeiro de Macedo
8. Jorge Desmarais
9. Francisco Face Fontana
10. Dr. Victor Ferreira do Amaral
11. Modesto Polydoro
12. Caetano Gomes Henrique
13. Antonio Soares Gomes
14. Cyro Perciliano de Castro Velloso
15. Boaventura Fernandes Clapp
16. Padre Alberto José Gonsalves
17. Claudio Gonsalves Guimarães
18. Victorino José Correia
19. Padre José Antonio Gonsalves
20. Francisco José Pereira da Silva
21. Constantino Pereira da Cunha
22. Banco de Crédito Publico
23. Companhia Metropolitana
24. José Secundino de Oliveira
25. Joaquim Alves de Araújo
26. Francisco Heráclito dos Santos
27. Ricardo Guimarães
28. Antonio de Barros
29. Caixa Filial do Banco União de São Paulo
30. Alipio José do Nascimento e Sousa
31. Dr. Arthur de Almeida Sebrão
32. Benedicto Pereira da Silva Carrão
33. D. Ernestina Breyhanpt Rodrigues
34. Dr. Francisco de Almeida Torres
35. D. Francisca Theresa da Costa
36. João Lourenço Taborda Ribas
37. José Celestino de Oliveira Jr.
38. Dr. Luiz Pires de Carvalho e Albuquerque
39. Monteiro & Eisembach
40. José Hauer
41. José Natividade Teixeira de Meirelles

### **EMPRESÁRIOS QUE VENDERAM A CURITYBANA A SANTIAGO M. COLLE:**

- João Carvalho de Oliveira Jr.
- João Antonio de Araujo Pimpão
- Banco União de São Paulo
- Amazonas de Araujo Marcondes

Livro de Notas n. 153, fls. 180v a 182. Primeiro Tabelionato de Curitiba.

### **ACIONISTAS QUE PARTICIPARAM DA ASSEMBLÉIA GERAL REALIZADA EM JUNHO DE 1890.**

“Aos 25 dias do mez de junho de 1890, ao meio dia, achando-se reunidos no Salão do Club Coritybano, por si ou seus bastantes procuradores, 9 accionistas, da mesma Empresa, abaixo assignados representando 274 acções no valor nominal de RS 54:800\$000 (...).”

**Ass:**

**Barão do Serro Azul por si e pp. do Banco de Crédito Público.**

**Eduardo Augusto V. Chaves**

**Joaquim Antonio Coelho.**

**Pp. de V. de Nacar & Filhos, M. Miró Junior**

**José Fernandes Lureiro & Cia.**

**Pp de Francisco José Pereira da Silva.**

**José Fernandes Loureiro**

**Pp. de Victorino José Correia**

**José Fernandes Lureiro.**

**Constantino Pereira da Cunha.**

**A Republica, 29 de jun.1890, p. 2-3**

**Anexo 4**

(Cartas de foros de terrenos entregues a Empresa de Bonds Curitybana; Boaventura Fernandes Clapp e Anna Correia Pereira Clapp)

N.º 302. - Carta de agror. do Attiliano  
passada a Sociedade Unithana Clapp. & B.  
A Cam.ª M.ª de Cap.ª faz saber aos que a vierem  
ver que por Sup.ª de 28 de Maio do em.º anno, foi  
resolvido - que em virtude da autorisação concedida  
pelo Dec. n.º 497 de 24 de Set. de 1884 se afixasse a  
Sociedade Unithana Clapp. & B., estabelecida com li-  
mita de Renda. nesta Capital, 44,00 de terreno  
limitado a frente na rua Dr. Trajano com  
182,00 de fundos pela rua Barão de Guarapiranga,  
limitando a Corte pela rua Dr. Trajano, e a Norte  
pela rua Barão de Guarapiranga e a Sul com o  
largo da Encruzada da estr. de ferro, sob as condições  
e condições seguintes: 1.ª Obriga-se elle a fornecer  
por si e seus herdeiros o pagamento annual a  
Câmara da data da pres.ª Carta em diante de 500  
por 22 de terrenos que afixa a esta Câmara; 2.ª  
Obriga-se elle a fornecer por si e seus herdeiros a res-  
ponder em tudo executivamente pelo pagamento do  
estipulado, não podendo em caso algum intro-  
duzir em seu favor qualq.ª prescrição ainda que a  
divida fôr ultrapassada de 30 de 60 annos; 3.ª Obriga-  
ta - e elle fornece as disposições dos S.ºs 1, 5, 6, 8,  
e 10 arts do Tit. 5.º Cap. 1.º e 2.º e outros dispostos  
do Cód. Dec. sobre prejuizo de Terres; devendo  
pagar de fôr annual a q.ª de 1080000.º E pa-  
ra constar lavrei a pres.ª Carta de fôr em  
que assigna o Sr. Chefe m.º da Cam.ª e fornece.  
D. da Cam.ª M.ª de Cap.ª 1 de Junho de 1884.  
Eul. Demarado de F. S. de S.ª, Secretario  
da Câmara a escrever.

Testemunha Pedro dos Santos Oliveira

Testemunha Attiliano Clapp & B.

Testemunha C.ª Guadalupe

Clapp & B.









**Anexo 5**

**Escritura de compra e venda na qual Santiago M. Colle transfere a Curitybana para  
Eduard Fontaine de Laveleye**



Escreptura de compra e venda que fazem o Engenheiro Santiago M. Colle e outros a Edouard Fontaine de Haveloye, como se declara.

Saibam quantos este publico instrumento, de escriptura publica de compra e venda virem, que no Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil novecentos e dez aos treze dias do mez de Janeiro, do dito anno, nesta cidade de Curitiba, capital do Estado do Paraná, em meu cartorio compareceram as partes arindas e contrahidas, de um lado como outorgantes vendedores, o Engenheiro Santiago M. Colle, capitalista, residente nesta cidade, Amazonas de Araujo Marcondes, industrial, residente em União da Victoria e Gabriel Ribeiro, Segundo Tabellião de Totas nesta capital, representados ambos neste acto pelo referido Engenheiro Santiago M. Colle, conforme procurações que exhibio e que ficam lançadas no livro de lançamento de documentos, deste cartorio, sob numero quatro; e de outro lado como outorgado comprador, Edouard Fontaine de Haveloye, capitalista, de Nacionalidade belga, actualmente na Europa, representado neste acto pelo Doutor Sanchez de Barros Pimentel, conforme procuração que apresentou e que fica lançada no livro de lançamento de documentos sob numero quatro, meos conhecidos e das testemunhas, adiante nomeadas e no fim assignadas do que sou fei, perante as quaes pelos outorgantes e outorgado me foi dito que tinham convencionado a compra e venda da Empresa Ferro Carril Curitibaana, sob as clausulas e condições seguintes: Primeira:— Os outorgantes, Engenheiro Santiago M. Colle, Amazonas de Araujo Marcondes e Gabriel Ribeiro, com a necessaria licença da Prefeitura vendem ao outorgado Edouard Fontaine de Haveloye a Empresa Ferro Carril Curitibaana pertencente ao primeiro hor, compra, de cinco partes da mesma Empresa, e as duas ultimas em virtude da dissolução e distracção da firma Amazonas & Companhia, como tude consta desse distracção registado nesta data na Junta Commercial e das escripturas de compra e venda de vinte e nove de Janeiro de mil oitocentos e noventa e oito; de dezoito de Agosto de mil novecentos e quatro; de trinta e um de Janeiro de mil novecentos e sete; de onze de Maio de mil novecentos e sete e de onze de Junho de mil novecentos e sete, todas lavradas nas Notas do Primeiro Tabellionato, desta cidade, pelas quaes o outorgante Santiago M. Colle comprou a João Carvalho de Oliveira Junior, ou João Antonio de Araujo Pimpão, ao Banco União de São Paulo, a Amazonas



de Araújo Morenades e a João Carvalho de Oliveira Junior, as partes que ora vende daquella Empresa. Segunda:— A venda feita pelos autorgantes comprehende tudo o que constitue a Empresa Ferro-Carril Curitibaana, como sejam as concessões e privilegias, os immoveis, o material fixo e rodante, os animaes, os moveis do escriptorio, a saber: a) as concessões e privilegias constantes do contracto lavrado em descreis de Outubro de mil oitocentos e noventa e um, de accordo com a resolução da Intendencia em sessão de trinta e um de Agosto do mesmo anno; da Lei Municipal numero duzentos e descreis de vinte de Julho de mil novecentos e sete e do contracto de unificação lavrado perante a Prefeitura em vinte e tres de Dezembro de mil novecentos e sete, ao qual se refere a Lei de prorrogação numero duzentos e quarenta e quatro de quatro de Abril de mil novecentos e nove; b) o predio da Estação Central dos Bonds, com frente para a rua da Liberdade e um dos lados para a rua Visconde de Guarapuava, construido de alvenaria, e os telheiros e galpões, dependencias do mesmo edificio, bem como o vulto terreno em que se acham edificadas e que mede seis mil cento e setenta e quatro metros quadrados; c) dezoito mil cento e sessenta metros de via permanente inclusive as respectivos, d'uvios, pelos quaes se faz o traçado das cinco linhas, do Batel, Fontana, Espicilaban, Marechal Floriano Peixoto e do Matadouro; d) descreis carros de passageiros do type correntemente empregado na viação urbana do Brazil; quatorze carros de carga type plata-forma; dois carros apropriados ao transporte de carnes verdes, um carro para transporte de malas do correio e quatro carroças auxiliares do serviço de transporte em geral; e) cento e cinquenta muars para tracção dos carros, sendo que destes sessenta tem arreamento proprio, e uma equa machinha; f) os moveis do escriptorio constantes de dois cofres fortes, tres carteiras, quatro mezas, sendo uma com prensa para copiar, um armario, uma estante, uma mappa grande do Estado, um relógio de parede, dois quadros e seis cadeiras; g) Além dos bens acima descritos são entregues ao autorgado, comprador, as que constam da relação assignada nesta data por ambas as partes e que d'este instrumento faz parte integrante. Tercceira:— A presente venda é feita pelo preço de Quinhentos contos de réis, (500:000\$000) dos quaes, com contos de réis, (100:000\$000) são o valor dos immoveis, com contos de réis, (100:000\$000), o da recente concessão autorizada pela Lei numero duzentos



e de sessenta e vinte de Julho de mil novecentos e sete e realisa-  
da pelo contracto de vinte e tres de Dezembro de mil novecentos  
e sete, e trezentos contos de réis (300:000,00) da primitiva  
concessão. Quarta:— Da somma convencionada de quinhen-  
tos contos de réis (500:000,00) e mais a de dez e cinquenta  
e cinco mil réis (15:150,00) correspondente ao juro  
anual de seis por cento (6%). Também convencionado, pelos  
pagamentos a prazo, setenta contos de réis (70:000,00)  
são pagos neste acto em moeda corrente aos outorgantes,  
isto é, a Santiago M. Colle por si e como procurador de  
Amazonas de Traujo M. Carcondes e de Gabriel Ribeiro, e  
quatrocentos e quarenta contos, cento e cinquenta mil  
réis (440:150,00) em cinco letras sacadas pelo com-  
mandador Augusto José Ferreira, por seu procurador Dr.  
José Francisco de Barros Pimentel, a favor de Santiago  
M. Colle, pagaveis nesta cidade, e accitas pelo outorgado  
Edouard Fontaine de Haeleyle, por seu procurador Dr. Pincho  
de Barros Pimentel, a primeira de trinta e cinco contos e  
cinco mil réis (35:150,00) vencivel a treze de Sete-  
breiro de mil novecentos e dez, a segunda de cento e um  
contos de réis (101:000,00) vencivel a treze de Março  
de mil novecentos e dez, a terceira de cento e um contos  
e quinhentos mil réis, vencivel a treze de Abril de mil no-  
vecentos e dez, a quarta de cento e tres contos de réis  
(103:000,00) vencivel a treze de Julho de mil nove-  
centos e dez e finalmente a quinta de cento e quatro con-  
tos e quinhentos mil réis (104:500,00) vencivel a  
treze de Outubro de mil novecentos e dez. Quinta:— Me-  
diante o recolhimento daquella quantia de setenta  
contos de réis (70:000,00) e das letras a que se refe-  
re a clausula anterior os outorgantes vendedores dão qui-  
tação ao outorgado comprador do preço da presente venda  
e lhe transferem todo o dominio, posse, na qual fica des-  
de já investido pela clausula constituti, direito e acção  
relativamente á Companhia Ferro-Carril Comtiliana, res-  
pondendo os mesmos outorgantes vendedores pela evicção  
de direitos. Presente o comprador honr. elle foi dito que ac-  
cepta esta em todos os seus termos e apresentou meo co-  
nhecimento do pagamento do imposto de transmissão  
de propriedade que abaixo vai transcripto e hezentos e  
trinta mil réis em setenta e cinco milhas federaes que abaixo  
vão colladas. Conhecimento do pagamento do imposto



de transmissão de propriedade: Estado do Paraná. Exercício de mil novecentos e nove a dez. Número, cento e quarenta e um. Reivindicando, contos de reis. A folha do livro locatícia, debita do collector pela quantia de vinte e dois contos de reis recolhida do Senho. Eduardo Fontana, de Haulcy, por seu procurador Dr. Sane, de Barras Pinheiro, doze por cento e dez por cento adicionais sobre Reis e em centos de reis e oito por cento e dez por cento adicionais sobre cem contos de reis, sendo o valor total de quinhentos contos de reis porquanto compra a Santiago M. Calle, Amaganzas, do Traujo Marcondes e Gabriel Ribeiro, a Empresa Ferro Carril Curitiba; hipotes contos de reis, valor da concessão primitiva, já realizada; cem contos de reis valor dos immoveis e accessorios; cem contos de reis valor da concessão ainda não realizada a que se refere a lei numero municipal, digo, a lei municipal numero duzentos e oitenta e dois de outubro de mil novecentos e sete. Collector de Curitiba, Heze de Janeiro de mil novecentos e dez. O collector: M. Ruyola. O Escrevão: O. G. Cornea. E de como assim disseram são testemunhas de abaixo assignados e por terem me pedido e sido a mim esta distribuida lhes lerei este instrumento que lhes li e achado conforme assignam com as testemunhas de abaixo perante mim Jari Bonifacio de Almeida Pinheiro, Talullia que a crevi. Em tempo declararam as partes contractantes outorgantes e outorgado, em presença de: mesmas testemunhas, que o ultimo pagamento e feito, não em moeda de cento e quatro contos e quinhentos mil reis (404.500.000) mas o valor de cinquenta e dois contos duzentos e cinquenta mil rs.; e declararam as outorgantes e endores que a transferencia da Empresa se feita ao outorgado achando-se elle a livre de qualquer onus, como consta da sua escriptura e corroborado por conta do outorgante Santiago M. Calle as dividas passivas contrahidas em seu nome relativamente a Empresa ora vendida e cujo compra o outorgado faz em responsabilidade pelo passivo. Eu, Jari Bonifacio de Almeida Pinheiro, Talullia o crevi.

**Anexo 6**

**Escritura de compra e venda na qual Eduard Fontaine de Laveleye transfere a Curitybana para a *Sociedade Anônima The South Brazilian Raylway Company Limited*.**



D. 2. *Acta*  
 Os criptura de compra e venda que fazem Edouard  
 Fontaine de Haueleye e sua mulher, a Sociedade ano-  
 nyma South Brazilian Railways Company Limi-  
 ted, como abaixo se declara.  
 Saibam quantos este publico instrumento de cri-  
 ptura de compra e venda virem, que no Anno do Nas-  
 cimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil novecentos  
 e dez aos sete dias do mez de Maio, do dito anno,  
 nesta cidade de Curitiba, Capital do Estado do Pa-  
 raná, em meu cartorio compareceram como partes  
 avindas e contractadas de um lado como autorgantes  
 vendedores Edouard Fontaine de Haueleye e sua mulher,  
 Dona Amalia Keating Fontaine de Haueleye, de na-  
 cionalidade belga e residentes em Pa-  
 ris, representados por seu bastante procurador Dr. San-  
 cho de Barros Pimentel Filho em nome de procuração pas-  
 sada no Consulado do Brasil, naquelle Capital e com-  
 municada a mim Valellia por telegramma pelo  
 respectivo Consul, procuração era lavrada aos dois  
 dias do mez de Maio do corrente anno, cujo telegram-  
 ma fica registado no livro respectivo sob numero qua-  
 tro; e de outro lado como autorgada compradora a The  
 South Brazilian Railways Company Limited, Socie-  
 dade anonima sem sede na Inglaterra e autorisa-  
 da a funcionar no Brazil pelo Decreto (7.753)  
 de mil novecentos e cinquenta e cinco de quatorze de  
 Abril de mil novecentos e dez, regravada neste acto  
 pelo Doutor Carlos José da Costa Pimentel em vista  
 de dois poderes que lhe foram substatuellaes pelo  
 Doutor Sancha de Barros Pimentel, constituindo  
 procurador da mesma compradora pelo procura-  
 dor de lei de Haueleye de mil novecentos e dez  
 passada em virtude perante o Valellia John  
 Edouard Fontaine, digo, John Edouard Veriton que  
 fica lançada no referido livro numero quatro  
 deste cartorio, todos meos conhecidos e das testemu-  
 nhas acima nomeadas e no fim assignadas,  
 de quem sou eu; e perante as mesmas testemunhas,  
 pelos autos ~~de~~ a autorgada me foi dito que  
 tinham por negociado a compra e venda da  
 Empresa Ferro Caril Curitiba e suas clau-  
 las e condições seguintes: (Primeiro: as autorgan-



tes Edouard Fontaine de Hauleye e sua mulher com a necessaria licença da Prefeitura unidem a outorga da The South Brazilian Railways Company Limited, a Empresa Ferro Carril Curitibana, por escritura de 14 de Janeiro de mil novecentos e dez, nas notas deste cartorio. Segunda: a venda feita pelos outorgantes com pretexto tudo o que constitui a Empresa Ferro Carril Curitibana, como sejam as concessões e privilegios, o material fixo e rodante, os annuaes, as mpreças de escriptorio, a saber: a) as concessões e privilegios constantes do contracto lavrado em duzeis de Outubro de mil oitocentos e noventa e um de acoo, de com a resolução da Intendencia em sessão de trinta e um de Agosto do mesmo anno, da lei municipal numero duzentos e dezesis de vinte de Julho de mil novecentos e sete e do contracto de unificação lavrado perante a Prefeitura em vinte e treis de Setembro de mil novecentos e sete, a qual se refere a lei de prorogação numero duzentos e quarenta e quatro de quatro de Abril de mil novecentos e nove. b) o predio da estação central dos bonds com frente para a rua da liberdade e um dos lados para a rua Visconde de Guarapuva, com trez de alvenaria, e os telheiros e galpões, dependências do mesmo edificio bem como o vasto terreno em que se acham edificadas e que mede seis mil cento e setenta e quatro metros quadrados. c) dezoito mil cento e sessenta metros de via permanente inclusive os respectivos desvios pelos quaes se faz o traigo das citadas linhas do Batel, Fontana, Aquidauan, Marechal Floriano Picoto e do Butadouro. d) dezesis carros de passageiros do tipo convenientemente empregados na viação urbana do Brazil; quatoze carros de carga tipo plata-forma, dois carros apropriados ao transporte de carnes verdes, um carro para transporte de malas do leoncio, e quatro carros auxiliares do serviço de transporte em geral. e) cento e cinquenta mares para a tração dos carros, sendo que destes sessenta e um arreamentos e uma e o mado mado. f) os moveis do escriptorio constantes de dois cofres



C. C. C.

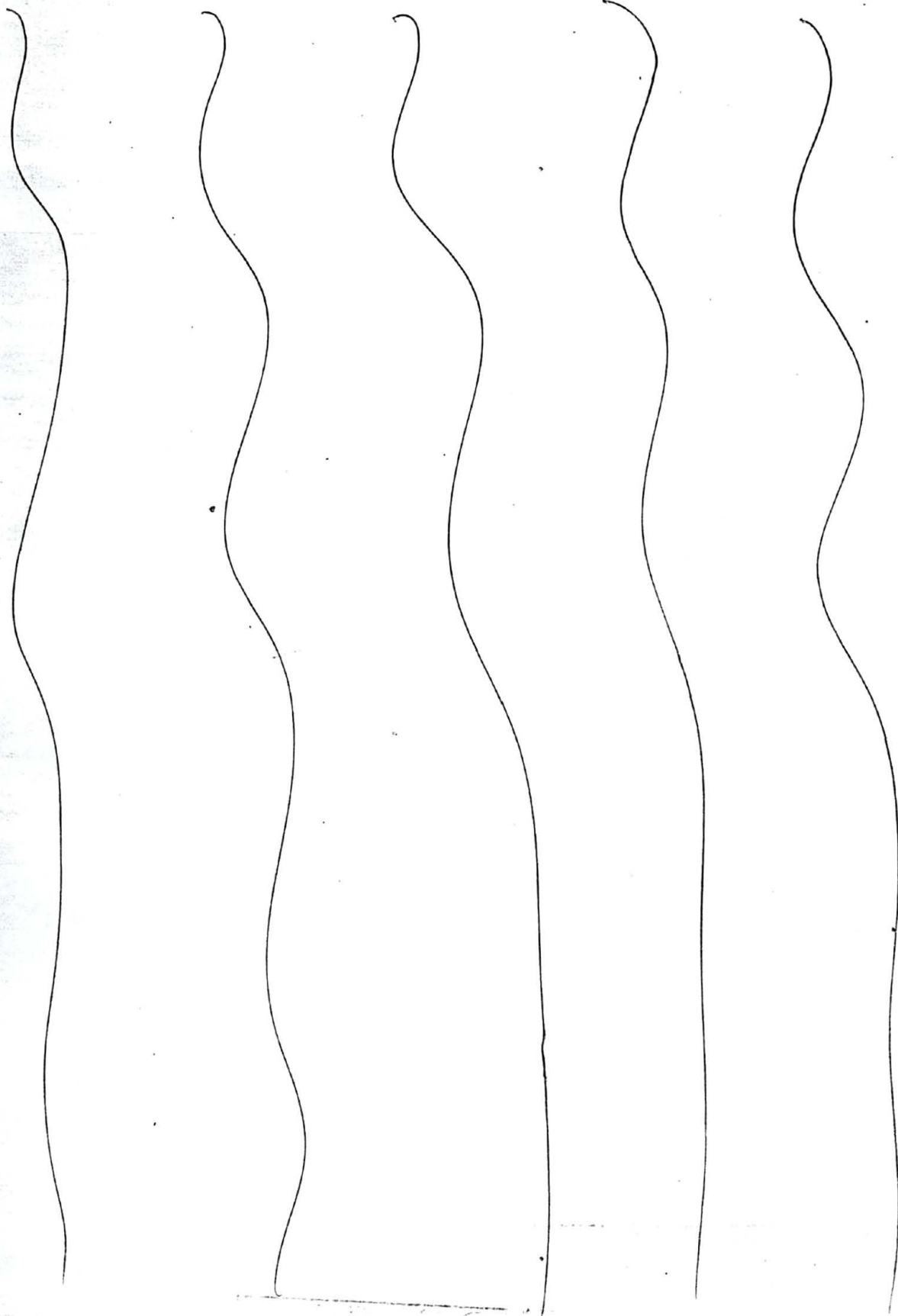
foras três cartiras, quatro meças sendo uma com  
 prensa para copiar, um armário uma estante um  
 mappa grande do Estado, um relógio de parede, dois  
 quadros e seis cadeiras. 9.º, além dos bens acima  
 descritos são entregues a autorgada compradora  
 os que constam da relação assignada nesta data  
 por ambas as partes e que deste instrumento faz par-  
 te integrante. Terceira: - a presente venda é feita pelo  
 preço de £ 236. 972, duascentas e trinta e seis mil  
 novecentas e setenta e duas libras esterlinas, pa-  
 gáveis do seguinte modo: (£ 146. 972), cento e qua-  
 renta e seis mil novecentas e setenta e duas libras  
 esterlinas pela entrega aos vendedores de £ 36. 743,  
 trinta e seis mil setecentos e quarenta e três libras,  
 digo, entrega aos vendedores de 36. 743, trinta e seis  
 mil setecentos e quarenta e três, ações integradas  
 da Companhia compradora do valor nominal  
 de £ 4, quatro libras cada uma e as £ 90. 000 no-  
 venta mil libras restantes em debentures que se-  
 rão emitidos pela autorgada compradora e que se-  
 rão recebidos pelo preço de (£ 19) dezesessis libras, por  
 cada debenture de (£ 20) vinte libras ou seja vi-  
 nta por cento do respectivo valor nominal, que se-  
 rão entregues aos vendedores até dois de junho em  
 Londres ou onde for convenienciar entre com-  
 prador e vendedores. Quarta: - os autorgantes ven-  
 dedores transferem por este acto a autorgada com-  
 pradora todo o domínio, posse na qualificação de  
 propriedade pela cláusula constituti, direito e  
 accão relativamente a Companhia Ferro Carril Cen-  
 tral de Bahia, respondendo os mesmos autorgantes  
 vendedores pela evicção, de direito. Quinta: -  
 dicta Companhia autorgantes vendedores e que a trans-  
 ferencia da Companhia é feita a autorgada achon-  
 do-se ella livre de qualquer ônus e de qualquer  
 responsabilidade para com terceiros, ficando por  
 conta d'elles autorgantes qualquer divida contra-  
 hida em conexão relativamente a Companhia ora  
 vendida, cuja compra é feita pela autorgada sem  
 responsabilidade para com a mesma. Presente o  
 procurador da autorgada compradora por elle foi dito que  
 accetta esta emittida e seus termos e apri-



sentou-me os conhecimentos do pagamento do mi-  
 nuto de transmissão de propriedade e do pagamento  
 do sello-federal proporcional que aliquando vão trans-  
 criptos do livro seguinte: Estado do Paraná. Exer-  
 cício de mil novecentos e nove a dez. Numero =  
 sessenta e quatro. Reis = setenta e oito centos e duzentos  
 mil e setecentos e sessenta reis. A folha de terra car-  
 xa fora delimitada e collectada pela quantia de  
 setenta e oito centos e duzentos mil e setecentos e  
 sessenta reis recolhida da South Brazilian Rai-  
 lways Company Limited por seu procurador, don-  
 to Charles J. de la Costa Firmentel, dez por cento, oito  
 por cento e dez por cento adicionais sobre setecentos  
 e dez centos e novecentos e dezeses mil reis, sendo  
 dez por cento sobre trezentos e cincoenta e cinco cen-  
 tos e quatrocentos e cincoenta e oito mil reis e oito por  
 cento sobre trezentos e cincoenta e cinco centos e quatro  
 centos e cincoenta e oito mil reis, valor de immo-  
 veis e da concessão nova por elle feita, sendo  
 o valor de \$236.972) duzentas e trinta e seis mil no-  
 vcentas e setenta e duas libras ao cambio de  
 dezeses, que corresponde a tres mil centos quin-  
 digos, que corresponde a tres mil quinhentos e  
 cem e quatrocentos e quinhentos e oitenta mil  
 reis valor sem accões de centenas da mesma com-  
 panhia, e por quanto comprou de Edouard Fon-  
 taine de Paris, Leys e sua mulher a Companhia Ferro-  
 Carril Leuntyha na dita cidade, incluindo immo-  
 veis e accções. Collectoria de Leuntyha de de  
 Moio de mil novecentos e dez. Collector. Imbo-  
 yola. O Escrivão: O. C. Corio. Pagamento do Sel-  
 lo: - Reis = 3:1284,400. Recchi Reis centos cento  
 e vinte oito mil e quatrocentos reis. Em sete de  
 Moio de mil novecentos e dez. Julio Rodrigues.  
 Collector. Numero = cento e setenta. Reis = tres centos  
 centos e vinte oito mil e quatrocentos. Versa nume-  
 ro = um. Pagou tres centos cento e vinte oito mil  
 e quatrocentos reis de sello. Collectoria Federal de  
 Leuntyha, sel de Moio de mil novecentos e dez. O  
 Escrivão Dario Corderio. E de como assim disse-  
 ram por testemunhas e abaixo assignados e  
 por terem me pedido e levado a minha esta destreza.



*Calumny*  
 Da lhas larci, esta, que lhas li e achado con fome  
 assignam com as lhas murchas, a lhaso pabante  
 murchas Bonifacio da lhas murcha Pm pab, So-  
 lhasa ou e lhasa.



## FONTES

ATAS da Câmara Municipal de Curitiba: 1912. Acervo: Câmara Municipal de Curitiba.

DOCUMENTOS Constituintes das Atas da Câmara Municipal de Curitiba: 1879 - 1912.  
Acervo: Casa da Memória

FOTOGRAFIAS: 1887 - 1930. Acervo: Casa da Memória.

LIVROS de Contratos da Câmara Municipal de Curitiba: 1910 - 1928. Acervo: Casa da Memória.

LIVROS de Notas, 1882-1913. Arquivo do Primeiro Tabelionato de Notas de Curitiba Giovanetti.

LIVROS de Registro de Foros do Quadro Urbano: 1887- 1912. Acervo: Setor de Tombamento da Prefeitura Municipal de Curitiba.

LIVROS de Registros de Foros do Rocio: 1887 - 1912. Acervo: Setor de Tombamento da Prefeitura Municipal de Curitiba.

MAPAS de Curitiba: 1887 - 1914. Acervo: Casa da Memória.

POSTURAS da Câmara Municipal de Curitiba. Curitiba : Typ. Lith. Curitybana. 1897.

POMBO, José Francisco da Rocha. **Paraná no centenário: 1500-1900**. Rio de Janeiro : J. Olympio; Curitiba : Secretaria da Cultura e do Esporte do Estado do Paraná, 1980.

VICTOR, Nestor. **A terra do futuro (impressões do Paraná)**. Rio de Janeiro : Typographia do Commercio, 1913.

### **Periódicas:**

A GALERIA Ilustrada

ALMANACH do Paraná

A REPÚBLICA

O DEZENOVE de Dezembro

DIÁRIO da Tarde

GAZETA Paranaense

O Olho da Rua

REVISTA do Paraná

ANNAES da Assembléa Provincial do Paraná (1886-1888)

## REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de A. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro : INPLANRIO / ZAHAR, 1987.
- ALMANACH PARANAENSE. Curitiba : Imprensa Paranaense. 1900.
- ALMANAK Administrativo, mercantil e industrial da Província do Paraná. Rio de Janeiro. 1879.
- BAHLS, Aparecida Vaz da Silva. **O verde na metrópole: a evolução das praças e jardins em Curitiba**. Curitiba, 1998. Dissertação de mestrado. Departamento de História, Universidade Federal do Paraná.
- BALHANA, Altiva Pilatti; MACHADO, Brasil Pinheiro; WESTPHALEN, Maria Cecília. **História do Paraná**. Curitiba : GRAFIPAR, 1969.
- BASTOS, Sênia. **Na Paulicéia por conta própria - 1870-1886**. São Paulo, 1996. Dissertação de mestrado. Departamento de História, PUC - SP.
- BENEVOLO, Leonardo. **As origens da urbanística moderna**. Lisboa : Editorial Presença. 1981.
- BERBERI, Elizabete. **Impressões: a modernidade através das crônicas no início do século em Curitiba**. Dissertação de Mestrado. Departamento de História, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 1996.
- BOLETIM do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense. Curitiba. Vol. 48, 1993.
- BOLETIM Informativo da Casa Romário Martins. **Portão - o bairro na história da cidade**. Ano VII, nº 47 - novembro/1980.
- BRANCO, Adriano Murgel. **Transporte urbano no Brasil**. III Congresso Anual da Associação Nacional de Transportes Públicos. São Paulo, 1981.
- CARNEIRO, David. **Galeria de ontem**. Vanguarda : Curitiba, 1963.
- Centenário do transporte coletivo em Curitiba - 1887-1987**. Secretaria de Estado da Cultura. S/d. S/l.
- CHARTIER, Roger. Et. Al. *A comunidade, o estado e a família: trajetórias e tensões*. In. ARIËS, Philippe & CHARTIER, Roger. (orgs.) **História da vida privada: da renascença ao século das luzes**. V. 3 São Paulo: Cia das Letras, 1991.

- COSTA, Odah Regina Guimarães. **Ação empresarial de Ildefonso Pereira Correia, Barão do Serro Azul, na conjuntura Paranaense**. Tese de Concurso para Livre-Docência de História Contemporânea. Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Humanas, Departamento de História. Curitiba, 1974.
- \_\_\_\_\_. **Ação empresarial do Barão do Serro Azul**. Curitiba : Grafipar, 1981.
- DALLEDONE, Márcia Teresinha Andreatta. **Condições sanitárias e as epidemias de varíola na Província do Paraná (1853-1889)**. Dissertação de mestrado. UFPR. Curitiba, 1980.
- FLEXOR, Maria Helena Ochi. **Abreviaturas**: manuscritos dos séculos XVI ao XIX. 2ª ed. São Paulo : Arquivo do Estado, 1990.
- FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro : Graal, 1979.
- FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo : Companhia Editora Nacional, 1971. 11ª edição.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 4ª ed. Brasília : Editora Universidade de Brasília, 1963.
- LEANDRO, José Augusto. **Palco e tela na modernização de Castro**. Curitiba, 1995. Dissertação de Mestrado. Departamento de História, Universidade Federal do Paraná.
- MACHADO, Brasil Pinheiro. **Formação da estrutura agrária tradicional dos Campos Gerais**. Boletim da Universidade do Paraná, Departamento de História, n. 3, Jun. 1963.
- MARCASSA, João. **Curitiba essa velha desconhecida**. Curitiba : REFRIPAR, 1989.
- MARGLIN, Stephen A. *Origem e funções do parcelamento de tarefas; para que servem os patrões?* In \_\_\_\_\_. GORZ, André (org.) **Crítica da divisão do trabalho**. São Paulo : Martins fontes, 1980.
- MARTINS, Romário. **Quantos somos e quem somos**. Curitiba : Empresa Grafica Paranaense, 1941.
- MATTOS, Joaquim de Almeida. **Vida e crescimento das cidades**. Porto Alegre : Editora Globo, 1952.
- MIRANDA, Beatriz Teixeira de Mello. **Aspectos demográficos de uma cidade paranaense - Curitiba - 1851 - 1880**. Curitiba. Dissertação de mestrado. Departamento de História, Universidade Federal do Paraná.
- MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**. vol. 2. Belo Horizonte : Itatiaia, 1965.
- NEGRÃO, Francisco. **Genealogia Paranaense**. V. 3. Curitiba: Imprensa Paranaense. 1928

- NEVES, Lafaiete Santos. **Movimento popular e transporte coletivo em Curitiba.** (1970-1990). São Paulo, 1995. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.
- OLIVEIRA, Dennison de. **A política do planejamento urbano: o caso de Curitiba.** Tese de Doutorado. Campinas, 1995. Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Departamento de Ciências Sociais.
- OLIVEIRA, Ricardo Costa de. **O silêncio das genealogias: classe dominante e Estado do Paraná (1853-1930).** Campinas, 2000. Tese de Doutorado. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas.
- PADRELLA, Nelson. PERÓN, Desiderio. ZARUCH, Luiz Júlio. **Roteiro da cidade: do bonde a mula ao ônibus expresso.** Curitiba : Assessoria de Imprensa da Prefeitura Municipal de Curitiba, 1975.
- PEREIRA, Magnus Roberto de Mello. **Semeando iras rumo ao progresso: ordenamento jurídico e econômico da sociedade paranaense, 1829-1889.** Curitiba : Ed. da UFPR, 1996.
- SENNET, Richard. **O declínio do homem público.** São Paulo : Shwartz, 1989.
- STIEL, Waldemar Corrêa. **História do transporte urbano no Brasil.** São Paulo : PINI, 1984.
- SUTIL, Marcelo Saldanha. **O espelho e a miragem: ecletismo, moradia e modernidade na Curitiba do início do século.** Curitiba, 1996. Dissertação de Mestrado. Departamento de História, Universidade Federal do Paraná.
- TRINDADE, Etelvina Maria de Castro. **Clotildes ou Marias: Mulheres de Curitiba na Primeira República.** Curitiba : Fundação Cultural. 1996.
- TRINDADE, Etelvina Maria de Castro, *Et Al.* **Cidade, homem e natureza: uma história das políticas ambientais de Curitiba.** Curitiba : Unilivre, 1997.
- Um século de eletricidade no Paraná.** Universidade Federal do Paraná. Departamento de História. Curitiba : Companhia Paranaense de Energia, 1994.
- VECHIA, Ariclê. **Imigração e educação em Curitiba – 1853–1889.** Tese de Doutorado. Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1998.